

Značaj zračnog prometa za Dubrovnik kao turističku destinaciju s osvrtom na COVID-19 pandemiju

Ćibarić, Filip

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:454437>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International](#)/[Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

EKONOMSKI FAKULTET

Preddiplomski stručni studij Poslovne ekonomije, Smjer Turističko poslovanje

**ZNAČAJ ZRAČNOG PROMETA ZA DUBROVNIK KAO TURISTIČKU
ZAJEDNICU S OSVRTOM NA COVID-19 PANDEMIJU**

Završni rad

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: Josip Mikulić

Autor: Filip Čibarić

JMBAG: 0067544366

Zagreb, srpanj 2020

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

EKONOMSKI FAKULTET

Preddiplomski stručni studij Poslovne ekonomije, Smjer Turističko poslovanje

**THE IMPORTANCE OF AIR TRAFFIC FOR DUBROVNIK AS A
TOURIST DESTINATION WITH REFERENCE TO THE COVID-19
PANDEMIC**

Završni rad

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: Josip Mikulić

Autor: Filip Čibarić

JMBAG: 0067544366

Zagreb, srpanj 2020

Sadržaj

1. UVOD	4
1.1. Predmet i cilj rada.....	4
1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja	2
1.3. Sadržaj i struktura rada	2
2. TURISTIČKA DESTINACIJA	3
2.1. Pojmovno određenje turističke destinacije	3
2.2. Razvoj turističke destinacije	5
2.3. Elementi turističke destinacije	8
2.4. Dubrovnik kao turistička destinacija	11
3. ZRAČNI PROMET	16
3.1. Povijesni razvoj zračnog prometa u Republici Hrvatskoj	18
3.2. Zračne luke Republike Hrvatske	21
3.3. Razvoj i promet zračne luke Dubrovnik	24
3.4. Međuovisnost zračnog prometa i turističke destinacije.....	27
4. COVID-19 PANDEMIJA I TURISTIČKA DESTINACIJA DUBROVNIK	29
4.1. Covid – 19 pandemija.....	29
4.2. Utjecaj Covid – 19 pandemije na zračni promet dubrovačkog područja	34
4.3. Turistički promet dubrovačkog područja	37
5. ZAKLJUČAK	40
POPIS LITERATURE	41
POPIS SLIKA I TABLICA.....	45

1. UVOD

Turizam i zračni promet međusobno su povezani fenomeni izuzetno jakog međusobnog utjecaja. Kao jedna od najvećih i najvažnijih svjetskih industrija, utjecaj zračne industrije na gospodarski razvoj, životni standard i produktivnost u Republici Hrvatskoj je značajan. Zračni promet od velike je važnosti za gospodarski razvoj Republike Hrvatske zbog svog ogromnog značaja u razvoju jedne od najvažnijih gospodarskih grana u Hrvatskoj - turizma.

Razvoj zračnog prometa globalno je povećao potražnju za aerodromskim uslugama, zajedno s potrebom za uspostavljanjem efikasnijeg postupka pružanja zračnih, putničkih i teretnih usluga. Kao odgovor na fenomen masovnog turizma, pojavljuju se novi trendovi u zračnom prometu, uklanjajući dosad nepremostive prepreke i čineći putovanja ekonomičnijim, bržim i pristupačnijim. Zračni promet i međuovisnost turizma izuzetno su snažni i od velikog značaja za gospodarstvo svake zemlje. Da bi promet podržao turizam, potrebno je da u promatranom gospodarstvu postoji ujednačenost u razvoju svih prometnih grana.

Pandemija COVID-19 ima ogroman utjecaj na zrakoplovnu industriju i zračna putovanja. Uz široke zabrane putovanja i ograničenja, kako se globalna borba protiv koronavirusa pojačava, globalni međunarodni zračni putnički promet je u padu u veljači, a još više u ožujku, a očekuje se da će ostati iznimno slab u sljedećim mjesecima. Mnogi prijevoznici odlučili su prizemljiti većinu, a u nekim slučajevima i čitavu flotu zbog virusa. Budući da se broj slučajeva koronavirusa proširio po kontinentu, djelomične ili potpune mjere izolacije koje primjenjuju većine europskih zemalja imati će ogroman ekonomski utjecaj na zrakoplovnu industriju i turizam.

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet ovog rada je turistička destinacija Dubrovnik i njezina povezanost sa zračnim prometom. Cilj rada je prikazati kakav utjecaj na turističku destinaciju Dubrovnik i zračni promet ima aktualna pandemija COVID-19.

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja

Za potrebe izrade teorijskog dijela rada koristit će se sekundarni podaci koji se odnose na područja turističkih destinacija i zračnog prometa. Podaci su prikupljeni iz knjiga i znanstvenih članaka, kao i drugih podataka iz povezanih izvora koji do kojih se došlo korištenjem hrvatskog znanstvenog portala Hrčak, pretraživanjem web portala Google znalac (engl. Google Scholar) i korištenjem relevantne literature posuđene u knjižnicama. Pregled literature definira pojmove zračnog prometa i turističkih destinacija.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad se sastoji od 5 međusobno povezanih cjelina. U Uvodu su prikazani predmet i cilj rada, istraživačka pitanja, metode korištene u radu i struktura rada. U drugom poglavlju pojmovno je određena turistička destinacija. U trećem poglavlju prikazan je razvoj zračnog prometa u Republici Hrvatskoj. Četvrto poglavlje sastoji se detaljnog prikaza Covid-19 pandemije i njezinog utjecaja na zračni i turistički promet dubrovačkog područja. U petom poglavlju iznesen je zaključak.

TURISTIČKA DESTINACIJA

Kroz svoje rane iteracije pa do danas, turistička destinacija odražavala je napredak turizma. To se odnosi na inozemni turizam i učinak različitih značajnih kretanja, posebno onih na strani turističke potražnje, koja u osnovi uvjetuju turističku ponudu, tj. promjenu turističke destinacije. Stoga je ispravno tvrditi da su današnji turistički proizvodi najsloženiji sustavi ove vrste do danas, a ta se složenost odražava na više načina.

1.4. Pojmovno određenje turističke destinacije

Pavlović i Živolić (2008) definirali su turističku destinaciju kao „turistički organiziranu i tržišno prepoznatljivu prostornu jedinicu, koja skupom svojih turističkih proizvoda potrošačima nudi cjelovito zadovoljenje turističke potrebe. Iz navedenog proizlazi da za karakterizaciju neke prostorne jedinice turističkom destinacijom nije presudna njezina veličina, ni geopolitičke granice, već sposobnost privlačenja turista i cjelovitog zadovoljenja kompleksne turističke potrebe“.¹

Turističke destinacije su "temeljne jedinice analize u turizmu".² Podrijetlo turističke destinacije tipično se veže uz geografski pojam i podrazumijeva se kao dio geografskog prostora. Burkart i Medlik (1974) definiraju ju: "turistička destinacija je geografska cjelina koju posjećuju turisti kao samostalni centar".³

¹ Križman Pavlović, D., Živolić, S. (2008). Upravljanje marketingom turističke destinacije: stanje i perspektive u Republici Hrvatskoj. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 21(2), str. 100.

² World Tourism Organization (WTO). (2002). Think tank enthusiastically reaches consensus on frameworks for tourism destination success.

³ Burkart, A. J., Medlik, S. (1974). *Tourism: Present, Past, and Future*. str. 46.

„Turistička destinacija se može promatrati kao turistički proizvod koji na određenim tržištima konkurrira ostalim proizvodima. Turističke destinacije su područja koja se sastoje od svih usluga i omogućuju turistu potrošnju za vrijeme njegova boravka“.⁴

Slika 1. Matrica razvoja turizma



Izvor: Magaš, D. (2000). *Razvoj hrvatskog turizma: koncepcija dugoročnog razvoja*. Adamic.

„Turistička destinacija postaje odgovor na suvremena kretanja u načinu korištenja slobodnog vremena. Ona odražava i bitne promjene u filozofiji turističke politike, koja tržište razvoja prebacuje od smještajnog objekta na cjelokupni prostor koji raspolaže dostatnim elementima ponude, koje tržište preferira neovisno o administrativnim granicama“.⁵

Iako je riječ o jednom od najčešće korištenih izraza pri analizi turističkih pojava, ne može se ustvrditi da postoji jedinstvena, općeprihvaćena definicija ili čak pristup ovom pojmu. Kao predmet analize mnogih različitih znanosti, uključujući humanističke, društvene i prirodne znanosti, počelo se razumijevati na mnogo različitih načina. Tada se ne može iznenaditi da su pristupi koje su razvili sociolozi, ekonomisti, geografi, itd. različiti. Također, modeli i pristupi koje razvijaju pojedine znanosti postaju sve sofisticiraniji i na taj način, dok stručnjacima olakšavaju postizanje svojih istraživačkih ciljeva, istodobno otežavaju istraživačima različitih znanosti da razumiju jedni druge.

⁴ Bieger, T. (1998). Reengineering destination marketing organisations-the case of Switzerland. *Revue de Tourisme*, 53(3). str.7.

⁵ Magaš, D., Vodeb, K., Zadel, Z. (2018). *Menadžment turističke organizacije i destinacije*. Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu. str. 11.

Jedna od najutjecajnijih definicija turističke destinacije je ona koju su dali Goeldner i Ritchie (2003.) koji kažu: „turistička destinacija je posebno geografsko područje u kojem posjetitelj uživa u različitim vrstama putovanja”.⁶

Jedna od najsloženijih definicija kaže da je "turistička destinacija geografsko područje koje sadrži krajobrazne i kulturne karakteristike i koje su u mogućnosti ponuditi turistički proizvod, što znači širok opseg sadržaja od prijevoza, smještaja, hrane i najmanje jedne izvanredne aktivnosti ili iskustva”.⁷

Turistička destinacija nije samo dio geografskog prostora, već je i važan element turističkog tržišta koji se može opisati osobinama turističke potražnje i značajkama turističke ponude. Turistička destinacija odražava osjećaje, vjerovanja i mišljenja koje pojedinac ima o destinaciji i vidi sposobnost da osigura zadovoljstvo svojih posebnih potreba za odmorom. Ovaj je pristup usredotočen na percepciju pojedinih (i prošlih, sadašnjih i budućih) turista i njihov tržišni izbor. Odredište je ovdje funkcija izbora turista - mjesto ili regija u koju se turisti odluče otići.⁸

1.5. Razvoj turističke destinacije

Razvoj destinacije može se karakterizirati fazama kroz koje prolazi. U pred turističkoj fazi postoje dvije pod faze. U prvoj pod fazi destinacije se posjećuju uglavnom u svrhu posjeta prijatelja i rodbine ili zbog posla. U drugoj pod fazi, lokalni stanovnici i članovi zajednice pro aktivno počinju proučavati ponašanje turista kako bi privukli turiste za ponovni posjet, ne samo zbog posjeta prijatelja i rodbine ili posla, već i zbog atrakcija koje odredište nudi. Tradicionalni dress code, društveni odnosi, radni obrasci, stilovi prehrane i smještaj se mijenjaju kako bi turistima ponudili nezaboravno iskustvo određene destinacije. Faza upravljanja turizmom proizlazi kao rezultat ovih promjena. Menadžeri destinacija nastoje

⁶ Goeldner, C. R., Ritchie, J. B. (2003). *Principles, Practices, Philosophies of Tourism*. New York: Hoboken. str. 466.

⁷ Framke, W. (2001). The 'destination': A problematic concept. *10^o Nordiska Forskarsymposiet I Turism*, 18-20. str. 5.

⁸ Flagestad, A., Hope, C. A. (2001). Strategic success in winter sports destinations: a sustainable value creation perspective. *Tourism management*, 22(5) str 3.

predvidjeti potrebe i želje turista, te u skladu s tim dolaze s turističkim proizvodima i uslugama kako bi udovoljili tim potrebama. Nadalje, lokalna uprava suočava se sa sve većim i promjenjivim stanovništvom jer turistički potencijal destinacije privlači nove zaposlenike zbog novostvorenih radnih mjesta. Ovaj dolazak novih stanovnika dovodi do promjena u izvornom odnosu turista i zajednice i može uzrokovati probleme kod lokalnih stanovnika.⁹

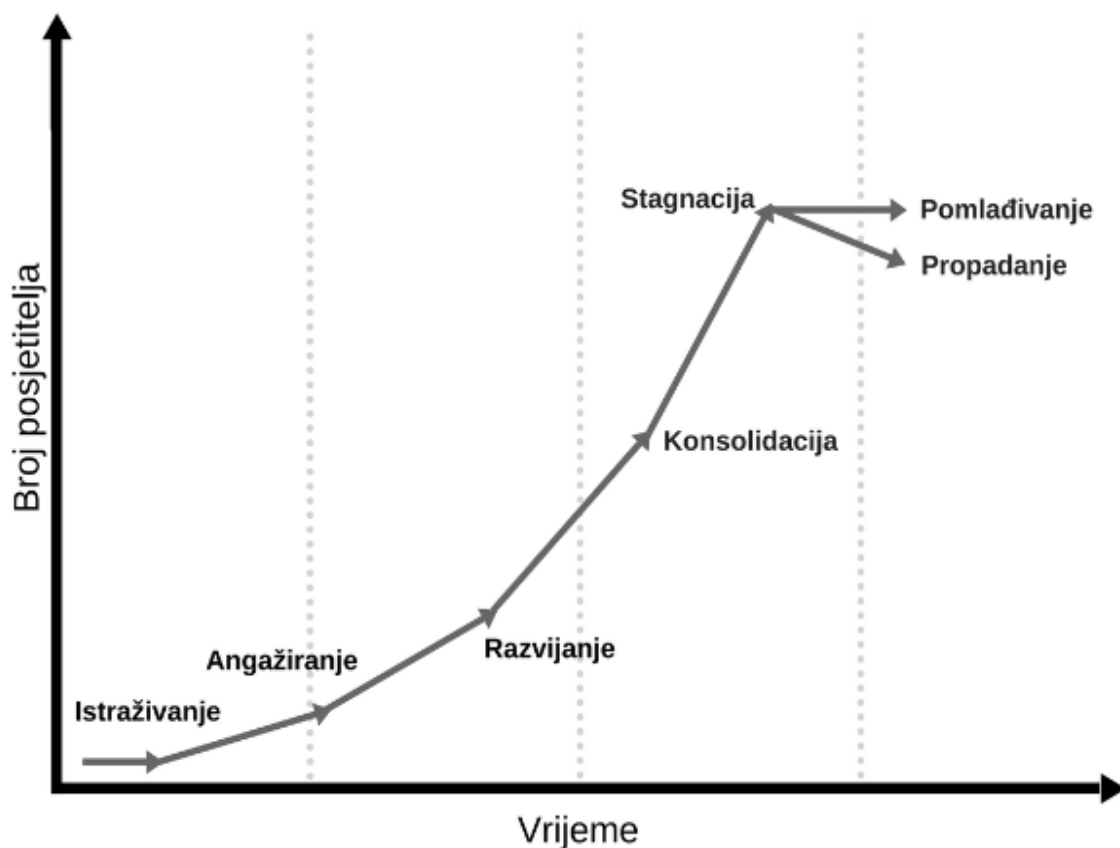
Razvoj odredišta može se opisati kao kontinuirana i pozitivna promjena u ekonomskim, socijalnim, političkim i kulturnim dimenzijama ljudskog stanja, vođena principom slobode izbora i ograničena kapacitetom okoliša za održavanje takvih promjena. Primjenom razvoja turističke destinacije, treba shvatiti da je razvoj turističke destinacije višedimenzionalni i složen koncept. Prema tome, menadžeri odredišta ne samo da trebaju uzeti u obzir ekonomske aspekte turizma, već ih pokušati uskladiti sa svim ostalim društvenim, političkim i kulturnim dimenzijama.

Butler (1980) je predstavio koncept životnog ciklusa turističke destinacije kako bi objasnio evoluciju turističke destinacije tijekom vremena. Ovaj je koncept sličan životnom ciklusu proizvoda, koji je prvi put predstavljen u marketinškoj literaturi. Teorija životnog ciklusa proizvoda sugerira da će novi proizvod ili marka prijeći u fazu rasta s brzim rastom prodaje i dobiti, preći u fazu zrelosti u kojoj prodaja i dobit počinju pad, i konačno doći do faze pada s padom prodaje i dobiti. Životni ciklus slijedi asimptotsku krivulju koja nalikuje slovu S.¹⁰

⁹ Laws, E. (1995). *Tourist destination management: issues, analysis and policies*. Dostupno na: <https://www.cabdirect.org/cabdirect/abstract/19961803276> Pristupljeno: 01.07.2020.

¹⁰ Bojanic, D. (2005). Tourist area life cycle stage and the impact of a crisis. *ASEAN Journal on Hospitality and Tourism*, 4(2), str. 140.

Slika 2. Životni ciklus destinacije



Izvor: Bartoluci, M., Čavlek, N., Kesar, O., Prebežac, D. (2011). Turizam-ekonomske osnove i organizacijski sustav. Školska knjiga d.d., Zagreb

Prema konceptu životnog ciklusa turističke destinacije, turistička destinacija napreduje kroz pet faza: istraživanje, angažiranje, razvijanje, konsolidaciju, stagnacija i post-stagnaciju (slika 2). Tijekom faze nakon stagnacije, turistička destinacija suočava se s nizom mogućnosti, od pomlađivanja do propadanja. Proces prikazan na slici 2 ima dvije osi koje predstavljaju broj posjetitelja i vrijeme. Povećanje u bilo kojem smjeru znači opće smanjenje ukupne kvalitete i atraktivnosti nakon što se dostigne razina kapaciteta.

Tijekom faze istraživanja nekoliko je avanturističkih turista koji posjećuju mjesta s malo ugostiteljskih objekata. Posjetitelje u odredište u početku privlače neke prirodne fizičke karakteristike. U ovom trenutku odredište privlači samo vrlo specifičnu vrstu posjetitelja. Kako se odredište premješta u fazu angažiranja, postoji ograničena interakcija između turista i

lokalne zajednice, što rezultira samo osnovnim uslugama. Pojačano oglašavanje izaziva obrazac sezonskih varijacija i određeno tržište počinje se pojavljivati.¹¹

Razvojna faza je zadnja faza u kojoj broj pristiglih posjetitelja i dalje raste. Primjetan je razvoj dodatnih turističkih objekata i povećani promotivni naponi. Odredište doživljava pomak u kontroli turizma prema strancima, a broj turista u vrhuncu razdoblja premašuje broj lokalnih stanovnika. To rezultira određenom dozom antagonizma prema turistima.

Jednom kad stopa rasta dolazaka posjetitelja počne opadati, odredište ulazi u fazu konsolidacije. Turizam je postao glavna komponenta lokalnog gospodarstva, a dobro definirana poslovna četvrt počela se oblikovati. Neki od objekata su zastarjeli, a odredište pokušava produžiti turističku sezonu. To dovodi do stagnacije u kojoj se dostiže vrhunski broj turista i razina kapaciteta. Odredište ima dobro uspostavljen imidž, ali više nije popularno, a smještajni kapaciteti počinju propadati. Konačno, odredište doseže fazu stagnacije, s opcijama u rasponu od pomlađivanja do propadanja, koje predstavljaju različite razine promjena (i pozitivnih i negativnih) u broju dolazaka turista. Rezultat ovisi o sposobnosti odredišta da se pozicionira i pronađe održivo tržište.¹²

1.6. Elementi turističke destinacije

Elementi koji se nalaze u turističkoj destinaciji čine osnovu za pripremu turizma u destinaciji. Atrakcije pojačavaju poticaj posjetitelja da dođu na odredište i također su bitni aspekti poput ugostiteljskih objekata, zabavnih i ostalih sadržaja unutar odredišta. „Prometne veze također mogu utjecati na imidž destinacije pred turistima, kao i dodatni paket aranžmani koji su unaprijed pripremljeni kako bi bili korisni. Svakako je bitna organizacija i aktivnosti te ostalih pomoćnih usluga što će u konačnici, uključujući sve navedene elemente, rezultirati formiranjem turističkog proizvoda destinacije“.¹³

¹¹ Bojanic, D. (2005). Tourist area life cycle stage and the impact of a crisis. *ASEAN Journal on Hospitality and Tourism*, 4(2), str. 141.

¹² Ibidem.

¹³ Križman Pavlović, D., Živolić, S. (2008). Upravljanje marketingom turističke destinacije: stanje i perspektive u Republici Hrvatskoj. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 21(2), str. 3.

Slika 3. Elementi turističke destinacije



Izvor: Samostalni rad autora

Percepcija posjetitelja o kvaliteti turističke destinacije, zadovoljstvo njihovim iskustvom i rezultirajuće namjere ponašanja od vitalnog su značaja za uspješno upravljanje destinacijom i marketingom. Kako bi se uspješno upravljalo destinacijama definirani su elementi turističkih destinacija. Razvijanje prikladne kombinacije ovih elemenata u središtu je turističkog planiranja. Sljedeći elementi predstavljaju bitne zahtjeve za uspješno razvijanje turističke destinacije:

1. Atrakcije: smatraju se najvažnijom osnovnom sastavnicom turizma. Atrakcija predstavlja sve ono što kod određene osobe stvara želju za putovanjem na određenoj turističkoj destinaciji ili atrakciji.¹⁴ Turistička atrakcija je mjesto koje turisti posjećuju, obično zbog svoje inherentne ili iskazane kulturne vrijednosti, povijesnog značaja, prirodnih ili izgrađenih ljepota ili mogućnosti zabave. Neki primjeri uključuju povijesna mjesta, spomenike, zoološke vrtove, muzeje i umjetničke galerije, botaničke vrtove, zgrade i građevine (npr. Dvorci, knjižnice, bivši zatvori, neboderi, mostovi), nacionalni parkovi i šume, tematski parkovi i karnevali, zajednice etničkih enklava,

¹⁴ Components & Elements of Tourism (2013). Dostupno na: <http://codis4u.wikifoundry.com/page/Components+%26+Elements+of+Tourism> Pristupljeno 02.07.2020.

povijesne vlakove i kulturne događaje. Mnoge su turističke atrakcije ujedno i znamenitosti.¹⁵

2. Dostupnost: prijevoz je potreban kako bi turisti fizički mogli doći sa mjesta na kojem žive do mjesta koje posjećuju. U globalnom međunarodnom prometu zračni prijevoz dominira među ostalim oblicima prijevoza, govoreću u kontekstu posjeta turističkih destinacija. Dostupnost predstavlja pristupačnost odredišnog mjesta raznim prijevoznim sredstvima. Prijevoz treba biti redovit, udoban, ekonomičan i siguran. Danas postoje različita prijevozna sredstva poput zračnih prijevoznika, željeznica, površinskog (cestovni prijevoz) i vodenog prijevoza. Prijevoz bi trebao biti tamo za sve vrste turista i odredišta.¹⁶ Dostupnost je dio prometne infrastrukture i prometne tehnologije. Dok prometna infrastruktura uključuje zračne luke, luke, autoceste i željezničke mreže, prometna tehnologija postaje važna u obliku troškova putovanja i vremena potrebnog za dolazak na odredište.
3. Sadržaji: Odredišni objekti podrazumijevaju elemente unutar odredišta ili povezane s njima i olakšavaju boravak turista na destinacijama i njihovo sudjelovanje u turističkim aktivnostima. Sadržaji su izgrađeni prema potrebama potencijalnih posjetitelja iz ciljanih segmenata u količinama utvrđenim studijama izvodljivosti tržišta. Ovi sadržaji obuhvaćaju smještaj (sve vrste), restorane, kafiće i barove, prijevoz na odredištu (najam automobila i taksiji) i druge pomoćne usluge kao što su trgovina na malo, informacije za posjetitelje itd. Ipak, postoji izvjesno preklapanje između atrakcija i sadržaja.
4. Imidž: obično odražava kvalitete turističkog proizvoda, njegov dizajn, kvalitetu, stil atrakcija te izgrađeno društveno okruženje. Prihvaćajući ukupni turistički proizvod s gledišta potrošača, prirodni fokus prelazi na slike proizvoda. Slike su karakteristične za sve oblike turističkog proizvoda, što znači percepciju, tj. ideje i vjerovanja koja turisti (stvarni i potencijalni) drže o proizvodima u koje ulažu. Slike su u stvari

¹⁵ PGI (2019). Developing Successful and Sustainable Tourism Destinations based on the 5 A's of Tourism. Dostupno na: <https://pgimgmt.com/developing-successful-and-sustainable-tourism-destinations-based-on-the-5-as-of-tourism/> 02.07.2020.

¹⁶ Components & Elements of Tourism (2013). Dostupno na: <http://codis4u.wikifoundry.com/page/Components+%26+Elements+of+Tourism> Pristupljeno 02.07.2020.

značajne u smislu koji utječu na ponašanje kupca. Slike turističkih proizvoda ne moraju se temeljiti na osobnom iskustvu, već na podacima prikupljenim od turističkih organizacija i turista koji su ga doživjeli ranije. Slike su doista vrlo moćne u izboru godišnjeg odmora.

5. Cijena: „je ključan faktor destinacijske konkurentnosti. Cijena predstavlja funkciju pruženih atrakcija i sadržaja, s rasponom cijena prema potrebama ciljnih segmenata posjetitelja. Cijena je zbroj troškova na elementima proizvoda kao što su putovanje, smještaj i sudjelovanje u nizu odabranih usluga na odredištu. Cijena turističkog proizvoda nije statična, ali se mijenja prema fizičkoj udaljenosti, prirodi smještaja, godišnjem dobu (vrhunac sezone / van sezone) i vrstama aktivnosti ne koje se turist odlučio.“¹⁷

1.7. Dubrovnik kao turistička destinacija

Dubrovnik je u posljednjem desetljeću postao jedno od najpopularnijih turističkih odredišta na Mediteranu. Popularnost Dubrovnika, dijelom potaknuta kruzerskim i filmskim turizmom, i dalje dovodi rekordan broj posjetitelja u regiju općenito, a posebno u grad, ostavljajući zajednicu od 42.000 stanovnika pred izazovom upravljanja 1,1 milijuna putnika na krstarenju, 1,2 milijuna međunarodnih turista, više od 4 milijuna noćenja u 50 hotela i 3000 privatnih apartmana i više od 10 000 ugostiteljskih zaposlenika. Većina se toga događa u ljetnim mjesecima - od lipnja do rujna, što svjedoči o visokoj turističkoj sezonalnosti destinacije.¹⁸

¹⁷ Medlik, S., Middleton, V. T. (1973). Product formulation in tourism. *Tourism and marketing*, 13(1)

¹⁸ Duignan, M. (2019). 'Overtourism'? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions: Cambridge Case Study: Strategies and Tactics to Tackle Overtourism. str. 40

Slika 4. Dubrovačke gradske zidine



Izvor: <https://www.dubrovniksungardens.com/hr/destinacija/ziva-povijest/dubrovačke-gradske-zidine-dragulj-unesco-a> 22.09.2020.

Zbog većinom kvalitete (jedinstvenosti i autentičnosti) svoje kulturne baštine, Grad Dubrovnik, posebice njegova povijesna jezgra zaštićena UNESCO-om, već je niz godina izložena rastućoj turističkoj potražnji. Kao rezultat, Dubrovnik je danas ne samo međunarodno najprepoznatljivije turističko odredište u Hrvatskoj, već i jedno od nekoliko obaveznih mediteranskih odredišta.¹⁹

U gradskim zidinama starog grada Dubrovnika mogu se vidjeti mnoge povijesne zanimljivosti. One uključuju:

1. Dubrovačke gradske zidine

Gradske zidine iz 15. stoljeća visoke su 25 m, široke 6 m i duge 2 km. Veličina zidova odvrćala je mnoge napadače tijekom stoljeća. Šetnja zidinama pruža posjetitelju fantastičan pogled na stari grad i njegove brojne povijesne građevine.

¹⁹ Kunst, I. (2017). Image Redesign as a Tool for Safeguarding a Destination's Market Prosperity: The Case of Dubrovnik. *Sociologija i prostor/Sociology & Space*, 55(1). str. 55.

2. Stradun

Ovo je glavna ulica dubrovačkog starog grada, a njegova današnja pojava najvećim dijelom nastala je nakon razornog potresa 1667. godine u kojem je uništena većina zgrada u Raguzi (kako se tada zvao Dubrovnik). Prije zemljotresa, kuće nisu bile tako ujednačeno oblikovane kao što se danas pojavljuju, a mnoge od njih su imale arkade i složene ukrase. Nakon zemljotresa 1667. i velikog požara koji je izbio odmah nakon toga, Republika Ragusa je donijela zakon koji je odredio raspored svih budućih stambenih zgrada izgrađenih u gradu.

3. Knežev dvor

Knežev dvor je palača u Dubrovniku sagrađena kao sjedište vlade i stan kneza, najviše političke funkcije u Dubrovačkoj Republici. Danas je zgrada Kneževog dvora povijesni muzej u sklopu Dubrovačkih muzeja. Prostor dvora namješten je stilskim namještajem iz posljednjeg razdoblja Dubrovačke republike iz 19. stoljeća. Sam namještaj nije izvorno pripadao prostoru Kneževog dvora nego je godinama prikupljan iz starih dubrovačkih palača, ljetnikovaca i građanskih kuća.

Slika 5. Knežev dvor



Izvor: <http://www.dumus.hr/print.aspx?id=53&itemId=196> 22.09.2020.

U prostoru Kneževog dvora izložba je slika starih majstora iz razdoblja od 15. do druge polovine 19. stoljeća. Pročelje Kneževa dvora nalazi se na poledini novčanice od 50 kuna. U atriju Kneževog dvora tijekom Dubrovačkih ljetnih igara i festivala Julian Rachlin i prijatelji održavaju se koncerti klasične glazbe. Tijekom godine u istom prostoru svoje koncerte tradicionalno održava Dubrovački simfonijski orkestar.

4. Velika Onofrijeva fontana u Dubrovniku

„Velika fontana u Dubrovniku, na trgu ispred nekadašnjeg samostana sv. Klare, slobodnostojeća je, šesnaesterokutna centralna građevina okružena niskom kamenom ogradom i natkrivena kupolom. Sagrađena je u prvoj polovini 15. stoljeća, odnosno u vrijeme velikog projekta nastanka dubrovačkog vodovoda“.²⁰

Slika 6. Velika Onofrijeva fontana u Dubrovniku



Izvor: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Velika_Onofrijeva_fontana.jpg 22.09.2020.

Naglašavajući jedinstvenost svoje kulturne baštine, čak i u slučaju postupne standardizacije i komoditizacije smještajnih objekata i ostalih ugostiteljskih ponuda, destinaciji je omogućeno

²⁰ Majer Jurišić, K., Šurina, E. (2015). Velika Onofrijeva fontana u Dubrovniku-povijesnoumjetnička i konzervatorska studija. str.8.

da učinkovito generira najam od kulturne baštine i dugoročno osigura sebi superiornu tržišnu poziciju.

Slika Dubrovnika kao turističkog odredišta oblikovana je u skladu s potrebama globalnih turoperatora, velikih hotelskih kompanija, kompanija za krstarenja i globalnih ulagača. Istovremeno, interesi i potrebe lokalnih dionika uglavnom su zanemareni. Kao rezultat toga, turistička slika Dubrovnika formirana je većinom u skladu s konceptom turističkog pogleda.²¹

Osim prepoznavanja ikonskog statusa povijesnog središta, turizam u Dubrovniku koncentriran je u izuzetno malom i sve zasićenijem prostoru, dok se istovremeno adekvatnija (turistička) valorizacija ostalih gradskih područja i lokalne značajke se sustavno zanemaruju.

²¹ Kunst, I. (2017). Image Redesign as a Tool for Safeguarding a Destination's Market Prosperity: The Case of Dubrovnik. *Sociologija i prostor/Sociology & Space*, 55(1). str. 59.

ZRAČNI PROMET

Promet, kao jedan od pokretača gospodarstva u svakoj zemlji, u osnovi je prijevoz ljudi, robe i informacija. Međutim, svojim rastom promet je također imao važnu ulogu u razvoju masovnog turizma. Promet je sastavni dio turističke industrije, a turizam se razvio tijekom posljednjih nekoliko godina uglavnom zahvaljujući poboljšanju putničkog prometa.

Prema definiciji hrvatske enciklopedije zračni promet predstavlja „prijevoz putnika, tereta i pošte zračnim letjelicama s jedne lokacije na drugu. Pojam zračni promet u svojem užem smislu podrazumijeva prijevoz putnika i robe kao gospodarsku djelatnost, a u svojem širem smislu predstavlja sve zračne puteve, aerodrome, kontrolu zračnoga prostora i dr.“²²

Generalni zračni promet predstavlja „civilnu uporabu zrakoplova i drugih zračnih letjelica izvan redovitoga i povremenoga prometa, tj. u školske, poslovne, turističke ili rekreacijske, športske, poljoprivredne, šumarske, protupožarne i slične svrhe, te uporabu za obavljanje različitih zadaća.“²³

²² Hrvatska enciklopedija (2020). *Zračni promet*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. Dostupno na: <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=67447> 23.09.2020.

²³ Ibidem.

Slika 7. Svjetska povezanost zračnim prometom



Izvor: <http://www.martingrandjean.ch/connected-world-air-traffic-network/> 23.09.2020.

Zračni promet kao najmlađa grana prometa igra važnu ulogu u protoku turizma širom svijeta. Iako je najmlađi, važnost zračnog prometa raste, s obzirom na to da nudi mogućnost brzog i pristupačnog putovanja te omogućuje posjet brojnim turističkim destinacijama. Zračni promet i turizam uvijek su bili međusobno povezani, a ta je povezanost jačala tijekom posljednjih desetljeća. Kao rezultat toga, unapređenje zračnog prometa praćeno je razvojem novih turističkih proizvoda i partnerstava.²⁴

Kao jedna od najvećih i najvažnijih svjetskih industrija, utjecaj zračne industrije na gospodarski razvoj, životni standard i produktivnost u Republici Hrvatskoj je velik. Zračni promet od velike je važnosti za gospodarski razvoj Republike Hrvatske zbog svog ogromnog značaja u razvoju jedne od najvažnijih gospodarskih grana u Hrvatskoj - turizma.

²⁴ Naletina, D., Talan, K., Petljak, K., Kovač, I., Ninić, P. (2018). Importance of air traffic for the development of tourism: empirical evidence from Croatia. *Trade Perspectives 2018 Contemporary aspects and role of international trade*. str. 1.

„Zračni promet, kao jedna od grana prometa, ima veliko značenje u suvremenom turizmu. Prema podacima Svjetske turističke organizacije 2010. godine 51% međunarodnih turista koristilo se zrakoplovom kao sredstvom za dolazak u željenu destinaciju.“²⁵

Turizam i promet međusobno su povezani fenomeni izuzetno jakog međusobnog utjecaja. Kao rezultat značajnog utjecaja u Republici Hrvatskoj, kao i u mnogim drugim zemljama, definirani su kao jedan od vođa gospodarskog razvoja zemlje. Od velike je važnosti da se promet i turizam usklade na temelju održivog razvoja, s naglaskom na zaštiti okoliša kako ne bi potkopali turističke performanse. Kao odgovor na fenomen masovnog turizma pojavljuju se novi trendovi u zračnom prometu, uklanjajući dosad nepremostive prepreke i čineći putovanja ekonomičnijim, bržim i pristupačnijim.²⁶

Međuovisnost zračnog prometa i turizma izuzetno je jaka i od velike je važnosti za gospodarstvo svake zemlje. Da bi se promovirao turizam u prometnom sektoru, nužno je postojanje jednoobraznosti u razvoju svih opaženih prometnih sektora u gospodarstvu.

„Općenito tehnološki napredak u zračnom prometu uzrokovao je povećanje brzine zrakoplova i smanjenje operativnih troškova te time i povećanje dostupnosti svih dijelova svijeta. Prema podacima Svjetske turističke organizacije 2010. godine 51% međunarodnih turista koristilo se zrakoplovom kao sredstvom za dolazak u željenu destinaciju.“²⁷

1.8. Povijesni razvoj zračnog prometa u Republici Hrvatskoj

„Hrvatska ima dugu i bogatu povijest zračnog prometa. Faust Vrančić, rođen u Šibeniku, poznat i kao hrvatski Leonardo Da Vinci, nacrtao je i dizajnirao padobran u 17. stoljeću. Iako

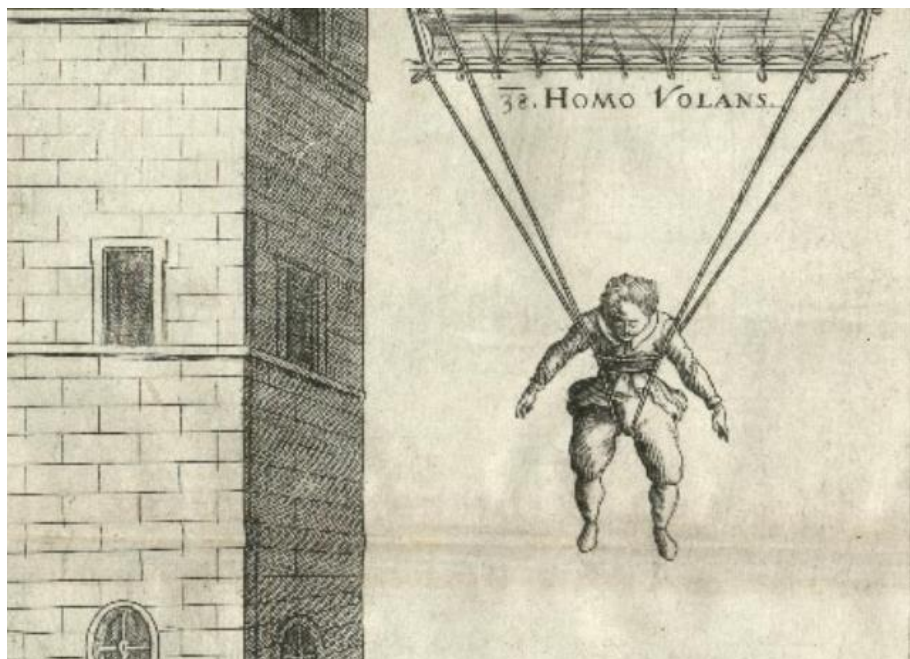
²⁵ Gašparović, S. (2011). Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske. *Geoadria*, 16(2), str 155.

²⁶ Naletina, D., Talan, K., Petljak, K., Kovač, I., Ninić, P. (2018). Importance of air traffic for the development of tourism: empirical evidence from Croatia. *Trade Perspectives 2018 Contemporary aspects and role of international trade*. str. 1.

²⁷ Gašparović, S., Jakovčić, M., Vrbanc, M. (2012). Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija. *Geoadria*, 17 (1), str. 155.

je Da Vinci prvi nacrtao padobran, dizajn je Vrančić prvi objavio, izgradio, pa čak i testirao tako što je skočio s litica i crkvenih kula.²⁸

Slika 8. Padobran Fausta Vrančića



Izvor: <http://www.kgz.hr/hr/dogadjanja-10/faust-vrancic-zivot-i-djelo-jednog-polihistora/25481> 05.07.2020.

„Zračna luka Zagreb proslavila je 2016. svoj 50. rođendan. Izgrađena je samo 6 godina nakon prvog povijesnog leta braće Wright. Zračnu luku otvorio je Slavoljub Penkala, izumitelj slovačkog porijekla koji je živio i umro u Zagrebu. Godine 1910. završio je svoj avion, prvi hrvatski zrakoplov ikada. Nažalost, njegov let nije bio uspješan, letio je na samo desetak metara od tla, a avion se srušio tijekom svog prvog leta. Nakon toga Penkala je odustao od zrakoplovstva, ali je definitivno ostavio svoj trag na početak hrvatskog zračnog prometa svojim prvim zrakoplovom, otvaranjem prvog aerodroma, te obrazovanjem i instruiranjem prvog hrvatskog pilota Dragutina Novaka.“²⁹

²⁸ Nacionalna i sveučilišna knjižnica u Zagrebu (2013). *A wondrous 17th-century book of inventions presented*. Dostupno na: <https://www.nsk.hr/en/a-wondrous-17th-century-book-of-inventions-presented/> Pristupljeno 05.07.2020.

²⁹ Aeroklub Zagreb (2018). *Povijest Aerokluba Zagreb*. Dostupno na: <http://aeroklub-zagreb.hr/povijest-aerokluba-zagreb/zrakoplovstvo-nekad/> Pristupljeno 05.07.2020.

„Zračna luka je ubrzo nakon neuspjelog leta Penkala prodana biznismenu Merčepu koji je zajedno s braćom Rusjan iz Gorice radio na izgradnji aviona. Vrlo brzo postavili su neslužbeni svjetski rekord kada je njihov 7 metarski monoplan poletio s 28 metara staze.“³⁰

Prije Prvog svjetskog rata aerodromi su bili travnjaci, a zrakoplovi su se uglavnom koristili u vojne svrhe. U Hrvatskoj je bilo 5 travnjačkih uzletišta: Zagreb, Split (Sinj), Dubrovnik, Rijeka (Sušak) i Vukovar (Oborovo).

Slika 9. Upravna zgrada aerodroma Borongaj



Izvor: <https://tehnika.lzmk.hr/aerodrom/> 24.09.2020.

Nakon prvog svjetskog rata u Zagrebu se počela graditi nova zračna luka. Izgradnja je započela 1923., a završena je 1926. Zračna luka je izgrađena u istočnom dijelu grada i dobila je ime Borongaj. Koristila se u vojne i civilne svrhe i imala je pistu dugu 750 metara. Zračna luka je bombardirana nekoliko puta u Drugom svjetskom ratu. Nakon rata, Zračna luka Borongaj prestala se koristiti u civilne svrhe. 1961. zračna luka Borongaj u potpunosti je zatvorena, a zračna luka Lučko izabrana je kao zamjena za Borongaj. Imala je travnatu pistu dugu 1.500 metara, ali Zračna luka Lučko nije mogla pratiti razvoj zrakoplovstva, pa je civilni

³⁰ Barić, V. (2017). *Čudesni Penkala na današnji je dan 'lansirao' prvi hrvatski avion i ušao u povijest.* Dostupno na: <https://100posto.jutarnji.hr/zivot/na-danasnji-dan-1910-godine-poletio-je-prvi-hrvatski-avion-izum-eduarda-slavoljuba-penkale> Pristupljeno 05.07.2020.

promet trajao tek do 1959. godine.³¹ 1959. zračni se promet preselio u Pleso koji je do tada koristila samo vojska. Pista je bila dugačka 2.500 metara i mogla primiti pet manjih zrakoplova.

Ti su trenuci označili početak prve međunarodne zračne luke u Hrvatskoj i početak masovnog prijevoza. Iznenadni razvoj turizma na međunarodnim i domaćim linijama postajao je sve značajniji u razvoju zračnog prometa. 1966. godine pista je proširena na 2.864 metra i izgrađena je nova upravljačka zgrada s kontrolnim tornjem.

Razdoblje od 1966. do 1975. karakteriziralo je nagli razvoj zračnog prijevoza što je ujedno i najveći porast u povijesti. Rast je kulminirao do 1969. kada je broj porastao na 58% (porast putnika u odnosu na godinu prije). Krajem 1980-ih Hrvatska bilježi stagnaciju u zračnom prometu. Zbog rata za neovisnost zračne luke su bile zauzete, a oprema i zrakoplovi oštećeni. Zračni se promet počeo ponovno razvijati 1992. godine, a Hrvatska je u travnju iste godine postala punopravna članica ICAO-a (Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva). Danas Republika Hrvatska ima 7 zračnih luka (Zagreb, Split, Dubrovnik, Osijek, Rijeka, Pula i Zadar), aerodrom Brač i dva aerodroma Vrsar i Lošinj.

1.9. Zračne luke Republike Hrvatske

Zračne luke funkcionalno su i organizacijski neovisne od tijela civilnog zrakoplovstva. Ne postoji centralizirano upravljanje svim zračnim lukama u Hrvatskoj. Prema Zakonu o zračnim lukama, vlasništvo nad zračnim lukama dijeli se između države, županija i gradova.³²

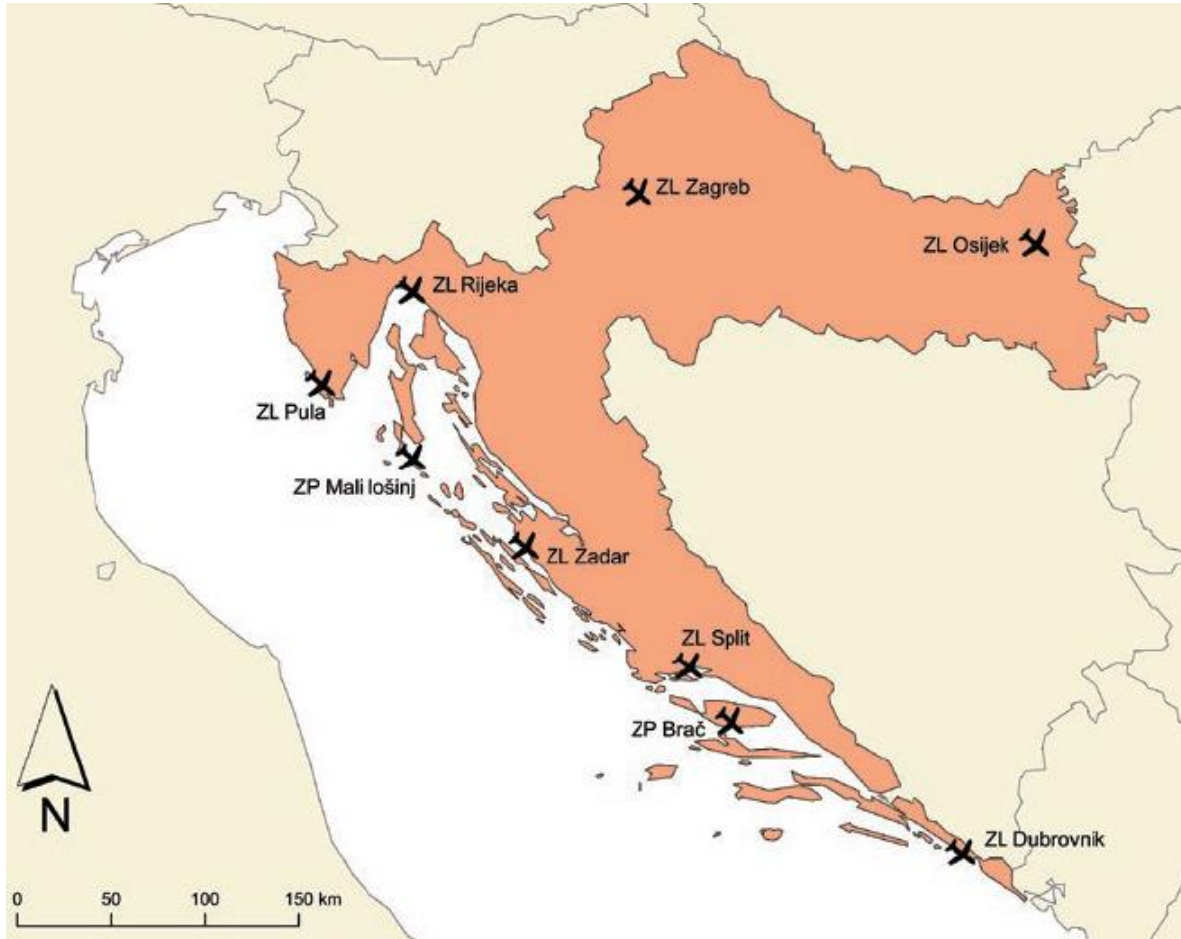
Zračna luka Franjo Tuđman u Zagrebu glavna je nacionalna zračna luka. To je ujedno i najveća međunarodna zračna luka u zemlji čija se prometna aktivnost pretežno temelji na redovitom prometu tijekom cijele godine. Zračnom lukom upravlja konzorcij u koncesiji na

³¹ Vrančić, T., Nadilo, B. (2015). Gradnja međunarodne zračne luke u Zagrebu. *Građevinar*, Vol. 67, No. 4, str. 372.

³² Eurocontrol (2018). LSSIP 2018 – CROATIA Local Single Sky ImPlementation. Dostupno na: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/lssip2018_croatia_release.pdf Pristupljeno 06.07.2020.

30 godina. Ostale međunarodne zračne luke u Hrvatskoj su Pula, Split, Dubrovnik, Rijeka, Zadar, Osijek, Brač i Mali Lošinj.

Slika 10. Kartografski prikaz zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske



Izvor: Budić, M., Gašparović, S. (2019). Analiza suvremenih pokazatelja u putničkom prometu zračnih luka i pristaništa u Republici Hrvatskoj. *Geografski horizont*, 65(1)

Zagreb, Split i Dubrovnik su primarne hrvatske zračne luke, dok se Osijek, Rijeka, Pula i Zadar mogu okarakterizirati kao sekundarne zračne luke. U ostalim europskim zemljama zračne luke dijele se na primarne i sekundarne. Primarne zračne luke karakterizira činjenica da ne prima niskobudžetne prijevoznike - LCC. Niskobudžetni prijevoznici slijeću u sekundarne zračne luke i karakterizira ih promet manje od 4 milijuna putnika. Iako navedene karakteristike impliciraju da bi se zračne luke u Hrvatskoj mogle podijeliti na primarne i

sekundarne, u Hrvatskoj ne postoji takva podjela, što podupire činjenica da je Germanwings, prvi niskobudžetni prijevoznik prisutan na hrvatskom tržištu, 2004. povezoao Zagreb i Bonn.³³

Zračna luka u Zagrebu je najveća zračna luka u Republici Hrvatskoj, a ujedno je i ključna zračna luka za putovanja unutar i izvan zemlje, presudna za turizam i poslovanje. Dugo vremena, kapacitet aerodroma je bio 2 milijuna putnika godišnje i nije mogao pratiti sve veće zahtjeve tržišta. Iz tog razloga, hrvatska vlada odlučila je izgraditi novi terminal, 2,5 km udaljen od starog terminala, veličine 65.600 m².³⁴

Slika 11. Novi terminal zračne luke Zagreb



Izvor: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=65460414> 24.09.2020.

Zračna luka Split sagrađena je 1979. godine, a prvo je bila namijenjena primiti do milijun putnika godišnje. Međutim, ovaj kapacitet daleko nije dovoljan, jer Split već godinama prima preko milijun putnika. Godine 2006. brojke su premašile milijun, a 2016. godine preko 2 milijuna putnika. U 2017. godini brojka je gotovo dosegla tri milijuna, a te godine je zabilježen i najveći porast od čak 23%.

³³ Naletina, D., Petljak, K., Sremac, M. (2018). Characteristics and the Overview of Air Traffic in the Republic of Croatia. *Pomorstvo*, 32(2), str. 298.

³⁴ World Bank Group (2017). *Multilateral development banks' collaboration: infrastructure investment project briefs Croatia : Zagreb International Airport*. str. 2.

Zračna Luka Rijeka zračna je luka koja se nalazi u blizini grada Omišlja na otoku Krku, 27 km od riječke željezničke stanice. Većina prometa prema i od zračne luke događa se tijekom ljetnih mjeseci kada ga koristi nekoliko europskih niskotarifnih zrakoplovnih tvrtki koje putuju turistima prema sjevernim dijelovima hrvatske obale. Tijekom zimskih mjeseci većina komercijalnih letova koji koriste zračnu luku su letovi Air Berlina između Rijeke i Kölna/Bonna.

Zračna luka Osijek nalazi se 20 km istočno od Osijeka i nalazi se u blizini regionalne ceste Osijek - Vukovar. Zračna luka Zadar je zračna luka koja se nalazi u Zemuniku, 8 km od željezničke stanice u Zadru. Zračna luka služi kao leteća baza za školu letenja InterCockpit i glavna je baza za obuku Hrvatskog ratnog zrakoplovstva. Zračna luka Zadar jedna je od rijetkih zračnih luka na svijetu na kojoj pista presijeca prometnu cestu.³⁵

1.10. Razvoj i promet zračne luke Dubrovnik

„Zračna luka Dubrovnik nalazi se u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u Hrvatskoj, koja je u geopolitičkom smislu izolirana od ostatka Hrvatske i Europske unije zbog uskog kopnenog pojasa i granice s Bosnom i Hercegovinom.“³⁶

³⁵ Valleyo Sarmiento, Y., Vandija, I., Grsetić, M. (2016). *Transport and logistics in Croatia*. str. 18.

³⁶ ZLD (2014). *Razvoj zračne luke Dubrovnik*. Dostupno na: https://www.airport-dubrovnik.hr/storage/upload/articles/Brosura_OPP_1_144520.PDF Pristupljeno 07.07.2020.

Slika 12. Aerodrom Grude



Izvor: <http://www.gruda.org/slike/aerodrom.jpg> 07.07.2020.

„Početak se civilnoga zračnog prometa na krajnjem jugu Hrvatske veže za travnatu poletno-sletnu stazu u naselju Gruda u Konavlima. Zabilježen je čak i datum, 1. lipnja 1936., kada je na taj aerodrom, udaljen tridesetak kilometara od Dubrovnika, sletio prvi avion. Do II. svjetskog rata Dubrovnik je bio povezan zračnim linijama sa Splitom i Zagrebom te Bečom, Pragom i Brnom.“³⁷

Brzi razvoj turizma, uvjetovao je da se donese odluka o izgradnji suvremene zračne luke koja će biti u stanju odgovoriti naraslim potrebama sve brojnijih gostiju. Od svih lokacija koje su razmatrane sa stajališta Dubrovnika i njegovih turističkih potreba, prihvaćena je lokacija na Kraškoj visoravni kod sela Močići i Čilipi. Izgradnja je započela 1960. godine, a već dvije godine poslije, točnije 15. svibnja 1962. godine, zračna luka je, pod imenom „Aerodrom Dubrovnik“, puštena u promet za charter i linijske zrakoplove na domaćim i međunarodnim relacijama. Najveće zasluge za sadašnju lokaciju Zračne luke Dubrovnik i njezinu izgradnju pripisuju se generalu Danilu Trampužu.³⁸

Zračna luka je druga po veličini u Hrvatskoj. Gravitacijsko područje zračne luke obuhvaća polumjer kruga od 200 km. Uključuje područje Dubrovačko-neretvanske županije (HR),

³⁷ Građevinar (2010). *Gradnja i rekonstrukcija Dubrovačke zračne luke*. Dostupno na: <http://www.casopis-gradjevinar.hr/assets/Uploads/JCE-62-2010-01-05.PDF> Pristupljeno 07.07.2020.

³⁸ Bagoje, K. (2012). *Pedeset godina Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik str. 74.

regije Hercegovine (BiH), trebinjske regije (BiH) i područja Herceg Novog (CG). Za razvoj ove zračne luke posebno je važna Dubrovačko-neretvanska županija, zbog turističkog potencijala.³⁹

Izuzetno veliki rast prometa premašio je sva tadašnja predviđanja, s obzirom da je Aerodrom Dubrovnik, planiranih 200 000 putnika u 1972. godine, dostigao već 1964. godine. Trend porasta prometa trajao je sve do 1987. godine, kada je ostvaren promet od 1 460 354 putnika od čega je 624 536 u domaćem i 835 818 u međunarodnom prometu. Uspješan i sustavan razvoj Zračne luke Dubrovnik nasilno je zaustavljen u studenom 1991. godine u Srpsko-crnogorskoj agresiji na jug Republike Hrvatske. Od 1996. godine, Zračna luka Dubrovnik kao i cijelo dubrovačko područje, u potpunosti su se okrenuli turizmu i namjeri vraćanja pozicija na svjetskom tržištu kakve su imali do rata. Promet ostvaren od 1996. do danas ponovno iskazuje uzlaznu liniju koja gotovo u jednakim omjerima prati rast turističkog prometa Dubrovačke regije.⁴⁰

„Zračna luka Dubrovnik ima ključnu ulogu u osiguranju pristupačnosti županije turistima, posebno uzimajući u obzir činjenicu da više od 65% turista u Dubrovnik dolazi zračnim putem.“⁴¹

Važnost Zračne luke Dubrovnik leži u činjenici da omogućava povezanost Dubrovačko-neretvanske županije i udaljenih odredišta (domaćih i stranih), budući da je cestovna veza otežana zbog prelaska granice s Bosnom i Hercegovinom dva puta na vrlo kratkoj udaljenosti. Taj će se problem pogoršati kada Hrvatska konačno provede Schengenski sporazum, koji će podrazumijevati i strožiju graničnu kontrolu. Ne postoji željeznica, a grad Dubrovnik povezan je morem samo sa susjednim otocima (Šipan, Lopud, Koločep, Mljet, Korčula i Lastovo). Zračni promet jedina je prometna grana koja omogućuje slobodan dnevni protok ljudi i robe bez prelaska državne granice zemlje koja nije članica Europske unije.

³⁹ Selak, P., Paljetak, J., Drobac, M. (2011). Development of business aviation at Dubrovnik Airport and comparison with airports in the Mediterranean. *ICTS 2011*, 1. str. 1.

⁴⁰ Bagoje, K. (2012). *Pedeset godina Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik str. 140. - 150.

⁴¹ ZLD (2014). *Razvoj zračne luke Dubrovnik*. Dostupno na: https://www.airport-dubrovnik.hr/storage/upload/articles/Brosura_OPP_1_144520.PDF Pristupljeno 07.07.2020.

1.11. Međuovisnost zračnog prometa i turističke destinacije

Razvoj prometa i rast turizma snažno utječu jedni na druge. Razvoj prometa omogućava razvoj turizma poboljšanjem njegovih funkcionalnosti. Suvremena telekomunikacijska infrastruktura i njen razvoj također su vrlo važan čimbenik kada je u pitanju razvoj turizma.

Promet pruža pristupačnost turističkim destinacijama i povezan je s glavnom državnom i međudržavnom prometnom infrastrukturom (ceste i terminali), što bi trebalo omogućiti zadovoljavanje prometnih potreba zajedno s javnim i osobnim prijevoznim vozilima. Destinacija s boljom povezanošću imat će veće šanse za korištenje turističkih kapaciteta i za cjelokupni razvoj od one s lošim vezama, s obzirom na to da obje imaju gotovo jednako atraktivne turističke sadržaje. Usluga prijevoza u prometnim turističkim destinacijama znači dostupnost turističkih atrakcija i ostalih sadržaja koje turisti trebaju, što može stvoriti pozitivne uvjete za njihov posjet i pružiti zadovoljstvo boravka na određenoj destinaciji. Za mjesta koja se nalaze izvan granica grada i okolice, dobra prometna povezanost ključna je kada je u pitanju organizacija putovanja u prihvatljivo vrijeme tijekom dana, tako da se posjetitelji mogu vratiti u hotelske sobe do večeri.⁴²

Sam prijevoz može biti turističko iskustvo. Mogućnost osiguravanja odgovarajuće kvalitete standardnih prijevoznih usluga, kao i prezentiranje atraktivnih ponuda igra važnu ulogu kada su u pitanju turisti koji odabiru svoju destinaciju. Neke od takvih ponuda mogu biti:⁴³

- uslužni sadržaji u blizini ceste
- ponuda na aerodromima i drugim putničkim terminalima (morski, željeznički i cestovni) i unutar javnog prijevoza, što također uključuje pružanje različitih informacija tijekom putovanja
- mogućnost rezervacije
- razgledanje obilaznih turističkih atrakcija itd.

⁴² Kovačić, M., Milošević, T. (2016). Interdependence of transport and tourism. *Pomorski zbornik*, 52(1), str. 101.

⁴³ Bartoluci, M., et. al. (2011). Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske: Izvještaj 5: Čimbenici razvoja turizma u Hrvatskoj: obrazovanje, suvremene tehnologije i inovacije, turističko posredovanje te marketing, promocija i imidž Hrvatske. *Institut za turizam*. str. 5.

Turizam je ključni element u promicanju nacionalnih i regionalnih gospodarstava, ali može izvršiti pritisak na postojeće prometne usluge i infrastrukturu. Gradovi i regije suočavaju se s apsorpiranjem sezonskih turističkih tokova, istodobno pružajući odgovarajuće performanse prometne mreže. Lokacija, kapacitet, učinkovitost i povezanost prometa mogu stoga igrati značajnu ulogu u napredovanju odredišta. Istovremeno, sve veći broj putnika stvara brojne izazove u pogledu prometne infrastrukture i kapaciteta, prijelaza granice, intermodalnosti, informacija za putnike i interoperabilnosti tehnologija s pružateljima turističkih usluga.

Prijevoz na turističkim destinacijama dio je turističkog iskustva, pa može imati pozitivan ili negativan utjecaj na boravak turista na destinaciji, jer ovisi o turistima i njihovom iskustvu. Stoga, promet dobiva ogroman značaj u ukupnoj atraktivnosti pojedinih odredišta. Povezanost turizma i prometa ne završava se na ruti između prebivališta i turističkog odredišta, jer je taj odnos mnogo složeniji i proteže se na prijevoz unutar turističke destinacije. Ako turisti nisu zadovoljni kvalitetom svog prijevoza, utjecaj na cijelo putovanje sigurno će biti upropašten. Stoga, govoreći o prometu, nema nade za napredak bez dobre infrastrukture ili modernih tehnologija.

COVID-19 PANDEMIJA I TURISTIČKA DESTINACIJA DUBROVNIK

Pandemija COVID-19 utječe na društva i ekonomiju u svojoj srži. Iako utjecaj pandemije varira od zemlje do zemlje, najvjerojatnije će povećati siromaštvo i nejednakosti na globalnoj razini. Procjena utjecaja krize COVID-19 na društva, gospodarstva i ranjive skupine od ključne je važnosti za informiranje i prilagođavanje odgovora vlada i partnera kako bi se oporavili od krize i osigurala da nitko ne zaostane u tim naporima.

Slika 13. Prikaz smanjena putničkih potraživanja i neto profita po regijama 2020. godine

REGIJA	PUTNIČKA POTRAŽNJA	NETO PROFIT
GLOBALNO	-54.7%	-\$84.3b
SJEVERNA AMERIKA	-52.6%	-\$23.1b
EUROPA	-56.4%	-\$21.5b
PACIFIČKA AZIJA	-53.8%	-\$29.0b
SREDNJI ISTOK	-56.1%	-\$4.8b
LATINSKA AMERIKA	-57.4%	-\$4.0b
AFRIKA	-58.5%	-\$2.0b

Izvor: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-09-01/> 24.09.2020.

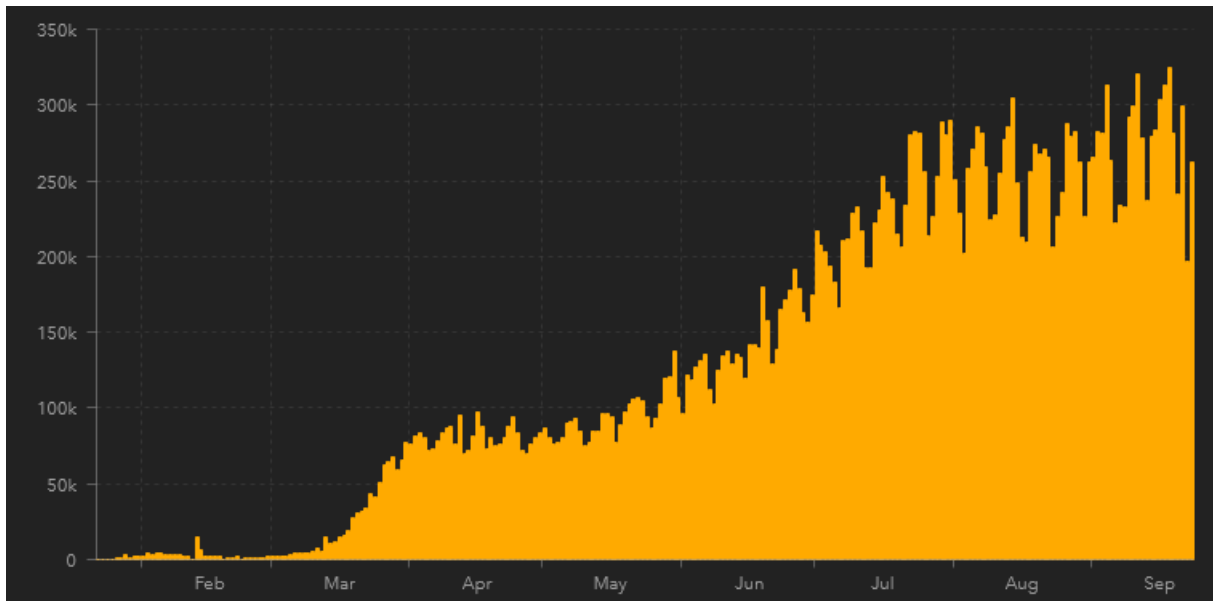
Slika 13 prikazuje kako je kriza zahvatila sve dijelove svijeta. Potraživanja putnika naglo su pala, zajedno s neto dobiti. Zrakoplovne tvrtke bilježe ogromne gubitke kao rezultat nove situacije uzrokovane pandemijom.

1.12. Covid – 19 pandemija

Pandemija COVID-19 počela je u prosincu 2019. u gradu Wuhan, koji se nalazi u kineskoj provinciji Hubei. Iako je epicentar izbijanja bio u početku Kina, s prijavljenim slučajevima u

Kini ili putnicima iz zemlje, slučajevi su se sada pojavili u mnogim drugim zemljama. Usred značajnog rizika koje za javno zdravlje predstavlja pandemija COVID-19, Svjetska zdravstvena organizacija (WHO) proglasila je izvanrednu situaciju za javno zdravstvo od međunarodne važnosti radi koordiniranja međunarodnih reakcija na bolest.

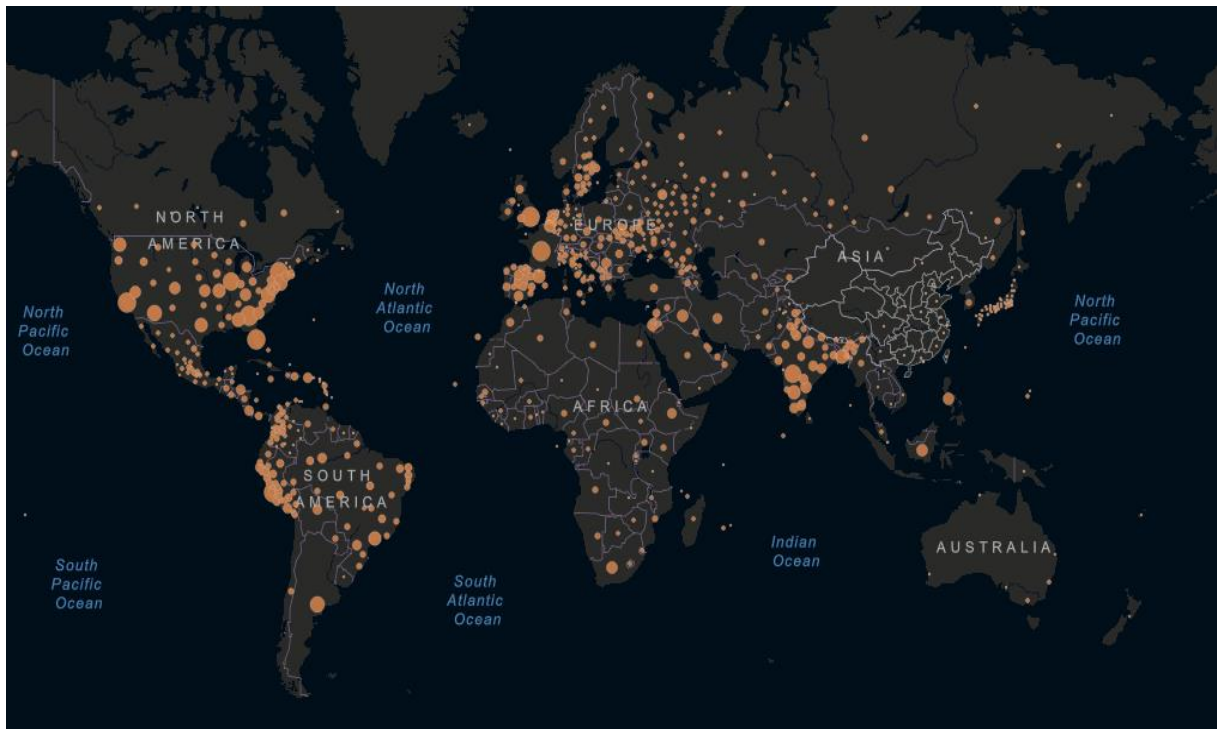
Slika 14. Broj novih dnevnih slučajeva zaraze



Izvor: <https://safety4sea.com/live-map-depicts-spread-of-coronavirus/> 24.09.2020.

U snažno povezanom i integriranom svijetu učinci bolesti izvan smrtnosti (oni koji umiru) i morbiditeta (oni koji nisu u mogućnosti neko vrijeme raditi) postali su očigledni od izbijanja. Usred usporavanja kineske ekonomije s prekidima u proizvodnji, funkcioniranje globalnih lanaca opskrbe je poremećeno. Tvrtke širom svijeta, bez obzira na veličinu, koje ovise o ulaganju iz Kine, počele su doživljavati kontrakcije u proizvodnji. Promet koji je smanjen i čak ograničen među zemljama dodatno je usporio globalne gospodarske aktivnosti. Ono što je najvažnije, panika među potrošačima i firmama iskrivila je uobičajene obrasce potrošnje i stvorila tržišne anomalije. Globalna financijska tržišta također su reagirala na promjene i globalni su indeksi dionica potonuli.

Slika 15. Aktivni slučajevi u svijetu

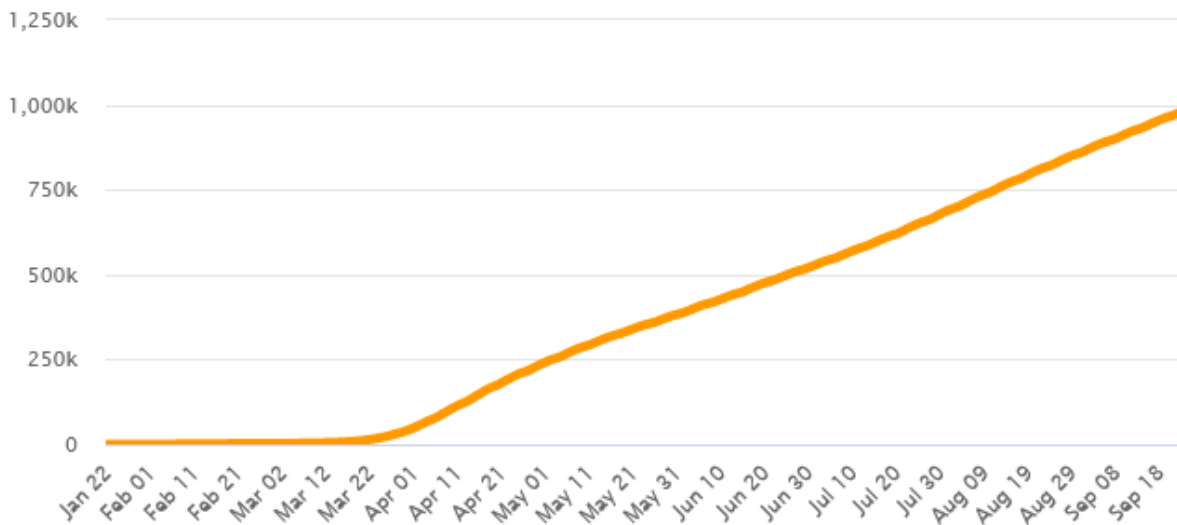


Izvor: <https://safety4sea.com/live-map-depicts-spread-of-coronavirus/> 24.09.2020.

Bez hitnih socioekonomskih odgovora, globalna patnja će eskalirati, ugrožavajući živote i sredstva za život godinama koje dolaze. Neposredni razvojni odgovori u ovoj krizi moraju se poduzeti s osvrtnom na budućnost. Tijekom sljedećih 12 do 18 mjeseci, društveno-ekonomski odgovor će biti jedan od tri kritična sastojka UN-ovog COVID-19 odgovora, zajedno sa zdravstvenim odgovorom.

COVID-19 se proširio na više od 190 zemalja i sve američke države. Pandemija ima vidljiv utjecaj na globalni gospodarski rast. Dosadašnje procjene govore da bi virus mogao smanjiti globalni gospodarski rast za čak 2,0% mjesečno ako se postojeći uvjeti nastave i dalje povećavati rizik globalne ekonomske recesije slične po veličini kao i tijekom velike depresije 1930-ih. Globalna trgovina također bi mogla pasti za 13% do 32%, ovisno o dubini i opsegu pada globalne ekonomije.

Slika 16. Smrtni slučajevi



Izvor: <https://www.worldometers.info/coronavirus/worldwide-graphs/#recovered> 24.09.2020.

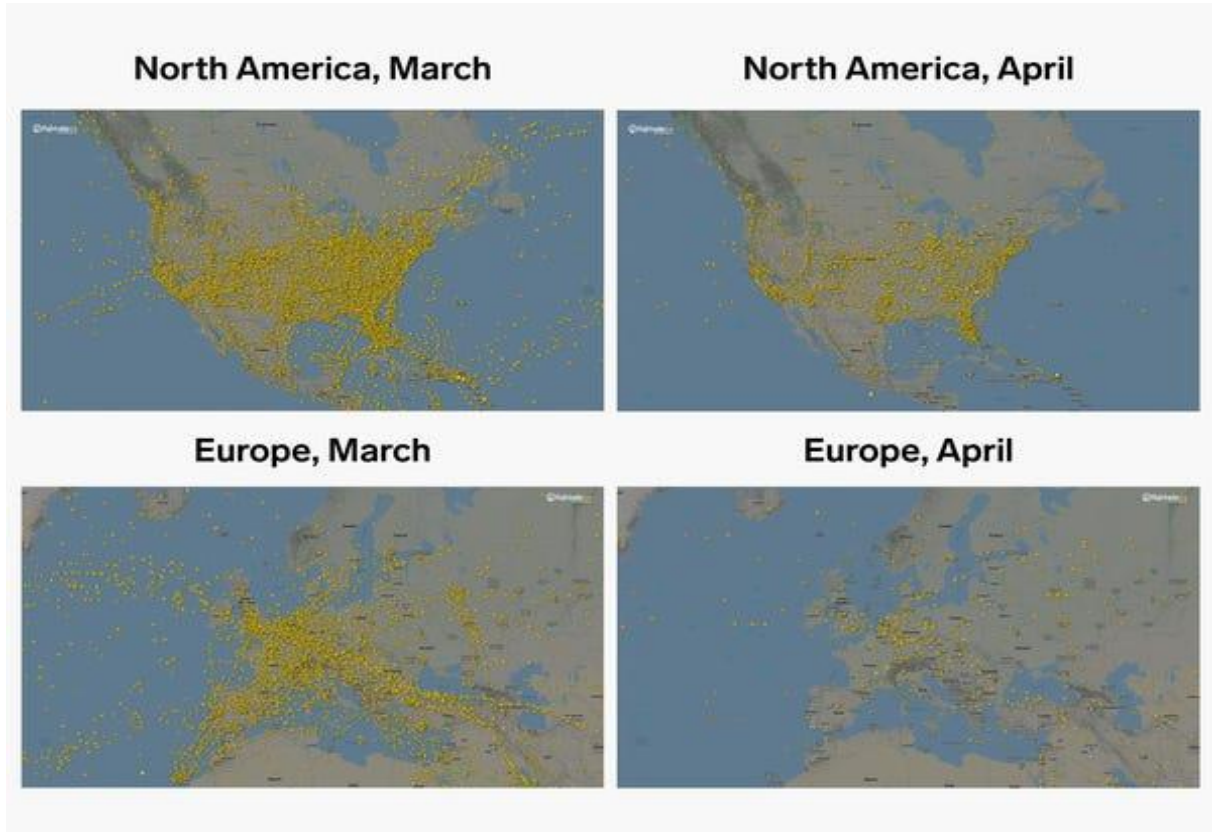
Potrebne su hitne i smjele mjere politike, ne samo da obuzdaju pandemiju i spase živote, već i da zaštite najugroženije u našim društvima od ekonomske propasti i da se održi gospodarski rast i financijska stabilnost. Suočeni smo s globalnom zdravstvenom krizom veće od bilo koje u 100-godišnjoj povijesti, koja ubija ljude i širi ljudsku patnju. Ali to je puno više od zdravstvene krize. To je ljudska, ekonomska i socijalna kriza.

Pandemija je radikalno izmijenila ekonomske i socijalne odnose i njezine će posljedice daleko nadmašiti zdravstvenu krizu. Velika je vjerojatnost da će pandemija ubrzati promjene koje su se već događale u konfiguraciji globalne proizvodnje i trgovine u posljednjem desetljeću. Model globalizacije temeljen na geografski visoko raštrkanim međunarodnim proizvodnim mrežama pokazivao je znakove iscrpljivanja, na primjer, u gubitku trgovinskog zamaha i velikoj volatilnosti koja je zabilježena nakon globalne financijske krize.

Zbog globalne krize coronavirusa, većina zemalja je uvela restriktivne mjere kako bi ograničila pandemiju i broj žrtava. Među restriktivnim mjerama obustava zračnog prometa zasigurno je prilično učinkovita u smanjenju mobilnosti na globalnoj razini u kratkom roku, ali također ima visoki socioekonomski utjecaj. To ima jasne implikacije na zrakoplovnu

industriju, kao i neizravne posljedice za nekoliko sektora (npr. turizam) i općenito gospodarstvo, kao i društvo.⁴⁴

Slika 17. Prikaz letova iznad Europe prije i nakon pandemije



Izvor: <https://www.businessinsider.com/air-traffic-during-coronavirus-pandemic-changes-effects-around-the-world-2020-4> 24.09.2020.

Nagli pad zračnog prometa doveo je do gotovo potpune paralize zrakoplovnih i nezaoplovnih prihoda. Kako zrakoplovne tvrtke smanjuju kapacitet, prihodi zračnih luka padaju, poput naknada za slijetanje zrakoplova i sigurnosnih troškova. Kako ljudi prestaju letjeti, također padaju neavionski prihodi od parkirališta aerodroma, restorana i bescarinskih trgovina. Ukupni prihodi od zračnih luka smanjili su se za 35 posto u svijetu u prvom tromjesečju 2020. i za 90 posto u drugom tromjesečju 2020. godine. Procjene za 2020. godinu u cjelini prikazuju još mračniju sliku, a pad ukupnog putničkog prometa od 50 posto (na 4,6

⁴⁴ Iacus, S. M., Natale, F., Santamaria, C., Spyrtos, S., Vespe, M. (2020). Estimating and projecting air passenger traffic during the COVID-19 coronavirus outbreak and its socio-economic impact. *Safety Science*, 104791. str. 1.

milijardi) i pad gotovo 57 posto prihoda od aerodroma (na 97,4 milijarde dolara), u usporedbi s prognozama prije COVID-19.⁴⁵

1.13. Utjecaj Covid – 19 pandemije na zračni promet dubrovačkog područja

Nakon proglašenja pandemije Covid 19, broj dolazaka turista u Republiku Hrvatsku smanjio se, što je rezultiralo financijskom rupom u državnom proračunu. Turizam je generator ekonomskih trendova, tako da se i sam turizam, kao pojava, sastoji od velikog broja gospodarskih aktivnosti koje generiraju gospodarske trendove. Sam razvoj turizma u određenom okruženju dovodi do stvaranja radnih mjesta i otvaranja novih radnih mjesta, kao i do proširenja tamošnje ponude. Danas su selektivni oblici turizma jedna od pokretačkih snaga razvoja malih (lokalnih) zajednica. Selektivni oblici nedavno su razvijeni u Republici Hrvatskoj kao dio ponude, pa su ruralna područja postala područja koja nude autohtona jela i načine života u ruralnim gospodarstvima.

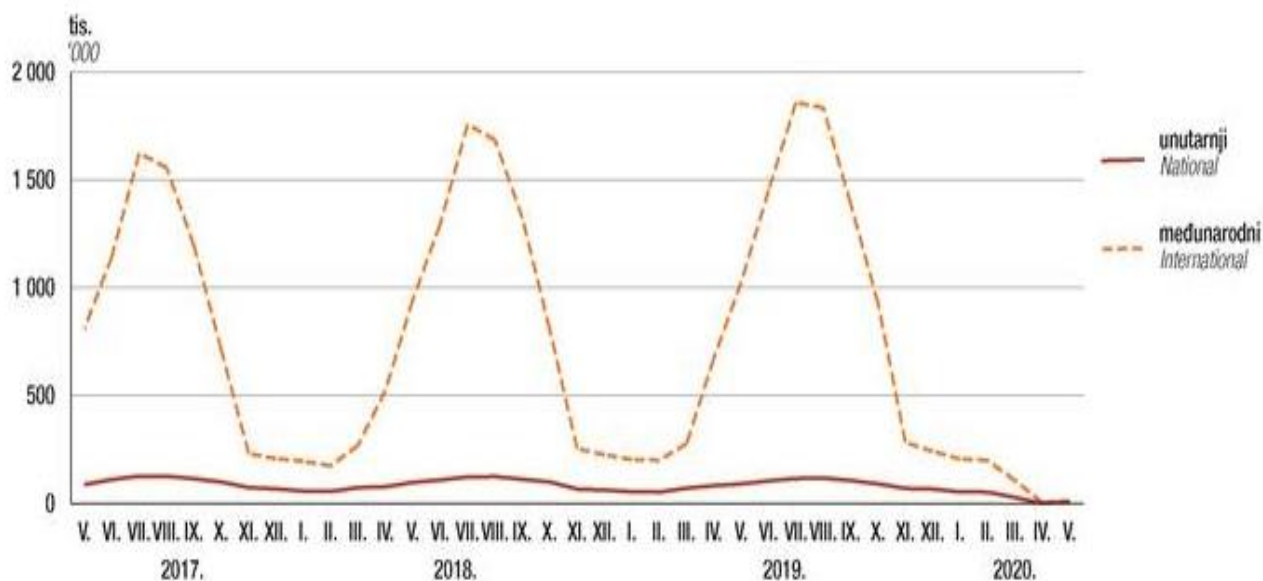
„Dubrovačko područje je izrazito atraktivna turistička destinacija, a jedna je od pretpostavki za ostvarenje strategije turističkog razvoja odgovarajuća infrastruktura, prijevozni kapaciteti i organizacija prijevoznog procesa koji su usklađeni sa zahtjevima turističke potražnje za kvalitetnim uslugama.“⁴⁶

Ukupni promet putnika u zračnim lukama u svibnju 2020. iznosio je 19 315, što je za 98,3% manje nego u istom mjesecu prethodne godine, kada je ukupni promet putnika iznosio 1.115.680 putnika. Okolnosti koje je stvorila COVID- 19 pandemija izravnao je utjecala na smanjenje prometa putnika u hrvatskim zračnim lukama.

⁴⁵ IFC (2020). The Impact of COVID-19 on Airports: An Analysis. Dostupno na: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/26d83b55-4f7d-47b1-bcf3-01eb996df35a/IFC-Covid19-Airport-FINAL_web3.pdf?MOD=AJPERES&CVID=n8lgpkG Pristupljeno 12.07.2020.

⁴⁶ Bukvić, I. (2003). Utjecaj zračnog prometa na razvoj turizma dubrovačkog područja. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 50(3-4), str. 129.

Slika 18. Putnički promet u zračnim lukama od svibnja 2017. do svibnja 2020.



Izvor: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/05-01-03_05_2020.htm 17.07.2020.

Slika 18. prikazuje putnički promet u zračnim lukama prema vrstama prijevoza od svibnja 2017. do svibnja 2020. Najveći promet putnika zabilježen je u Zračnoj luci Zagreb s 13.000 putnika (smanjenje za 95,7% u odnosu na svibanj 2019., kada je promet putnika iznosio 309.000), a slijedi Zračna luka Dubrovnik s 4.000 putnika smanjenje od 98,8% u odnosu na svibanj 2019., kada je promet putnika iznosio 315.000 (Tablica 1.), a Zračna luka Split s 2.000 putnika (smanjenje od 99,2% u odnosu na svibanj 2019., kada je promet putnika iznosio 308.000).

Ukupan promet putnika u zračnim lukama iznosio je 83.045 u lipnju 2020. godine, što je za 94,7% manje nego u istom mjesecu prethodne godine, kada je ukupan putnički promet iznosio 1 556 373 putnika. Najveći putnički promet zabilježen je u Zračnoj luci Zagreb sa 43 tisuće putnika (pad od 87,0% u odnosu na lipanj 2019., kada je putnički promet iznosio 333 tisuće), a slijedi Zračna luka Split s 25 tisuća putnika (pad od 95,1% u odnosu na lipanj 2019. , kada je putnički promet iznosio 510 tisuća) i Zračna luka Dubrovnik s 25 tisuća putnika (pad od 95,1% u odnosu na lipanj 2019.).⁴⁷

„Udaljenosti između izvora turističke potražnje i dubrovačkog područja kao zanimljive turističke destinacije upućuju na zaključak da se koriste različita prijevozna sredstva. Sa

⁴⁷ https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/05-01-03_06_2020.htm 24.09.2020.

stajališta prometne potražnje, može se zaključiti da je najveći dio turističkog tržišta koji gravitira ovom području pozicioniran tako da u dolasku preferira zračni prijevoz, posebice kad se ima u vidu loša kvaliteta cestovne infrastrukture usmjerene prema tim tržištima.“⁴⁸

Tablica 1. Zračna luka Dubrovnik - Broj putnika

Godina	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Siječanj	15.743	15.666	19.329	22.280	26.323	19.338
Veljača	13.737	22.615	22.813	24.074	33.765	33.588
Ožujak	24.142	41.664	33.834	47.684	57.880	19.511
Travanj	90.646	94.632	143.920	151.661	210.803	0
Svibanj	198.168	213.321	253.928	291.453	315.037	3.997
Lipanj	245.063	288.809	338.729	365.348	415.876	10.592

Izvor: <https://www.airport-dubrovnik.hr/poslovni/statistika-s36> 17.07.2020.

Ukupni broj slijetanja i uzlijetanja na aerodromima u svibnju 2020. iznosio je 1.123 operacija, što je za 91,2% manje nego u svibnju 2019., kada je ukupni broj slijetanja i uzlijetanja u zračnim lukama iznosio 12.832 operacija.

Ukupni promet teretnog prometa u zračnim lukama u svibnju 2020. godine iznosio je 452 tone, što je smanjenje za 62,5% u odnosu na svibanj 2019., kada je ukupni promet tereta u zračnim lukama iznosio 1 204 tone.

⁴⁸ Bukvić, I. (2003). Utjecaj zračnog prometa na razvoj turizma dubrovačkog područja. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 50(3-4), str. 130.

Tablica 2. Zračna luka Dubrovnik - Broj operacija

Godina	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Siječanj	270	264	340	350	410	338
Veljača	260	352	358	342	416	404
Ožujak	330	594	506	566	604	334
Travanj	1.040	1.106	1.372	1.510	1.952	6
Svibanj	1.976	2.136	2.422	2.736	2.874	182
Lipanj	2.414	2.640	2.982	3.312	3.674	520

Izvor: <https://www.airport-dubrovnik.hr/poslovni/statistika-s36> 17.07.2020.

1.14. Turistički promet dubrovačkog područja

Slika 19. Dolasci prijavljenih turista za razdoblje siječanj - lipanj 2020./2019. po županijama

R.B.	Županija	I-VI 2020.				I-VI 2019.		
		Domaći	Strani	Ukupno	% Dolasci	Domaći	Strani	Ukupno
1	Istra	60.635	334.017	394.652	23,92%	167.031	1.447.926	1.614.957
2	Kvarner	87.652	221.546	309.198	18,74%	172.662	822.570	995.232
3	Ličko-senjska	16.608	37.416	54.024	3,27%	22.983	239.132	262.115
4	Zadarska	59.356	108.728	168.084	10,19%	102.832	475.709	578.541
5	Šibensko-kninska	23.591	49.938	73.529	4,46%	63.463	260.926	324.389
6	Splitsko-dalmatinska	51.021	137.041	188.062	11,40%	118.186	1.065.892	1.184.078
7	Dubrovačko-neretvanska	24.976	77.168	102.144	6,19%	54.774	795.945	850.719

Izvor: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/Turisti%C4%8Dka%20statistika%20-%20lipanj%202020..pdf> 17.07.2020.

Slika 19. prikazuje dolaske prijavljenih turista u razdoblju od siječnja do lipnja 2020./2019. godine po županijama. Iz slike možemo primijetiti korelaciju između smanjenog broja dolazaka turista u Dubrovačko- neretvanskoj županiji i smanjenog broja putničkih letova i prometa putnika u zračnoj luci Dubrovnik.

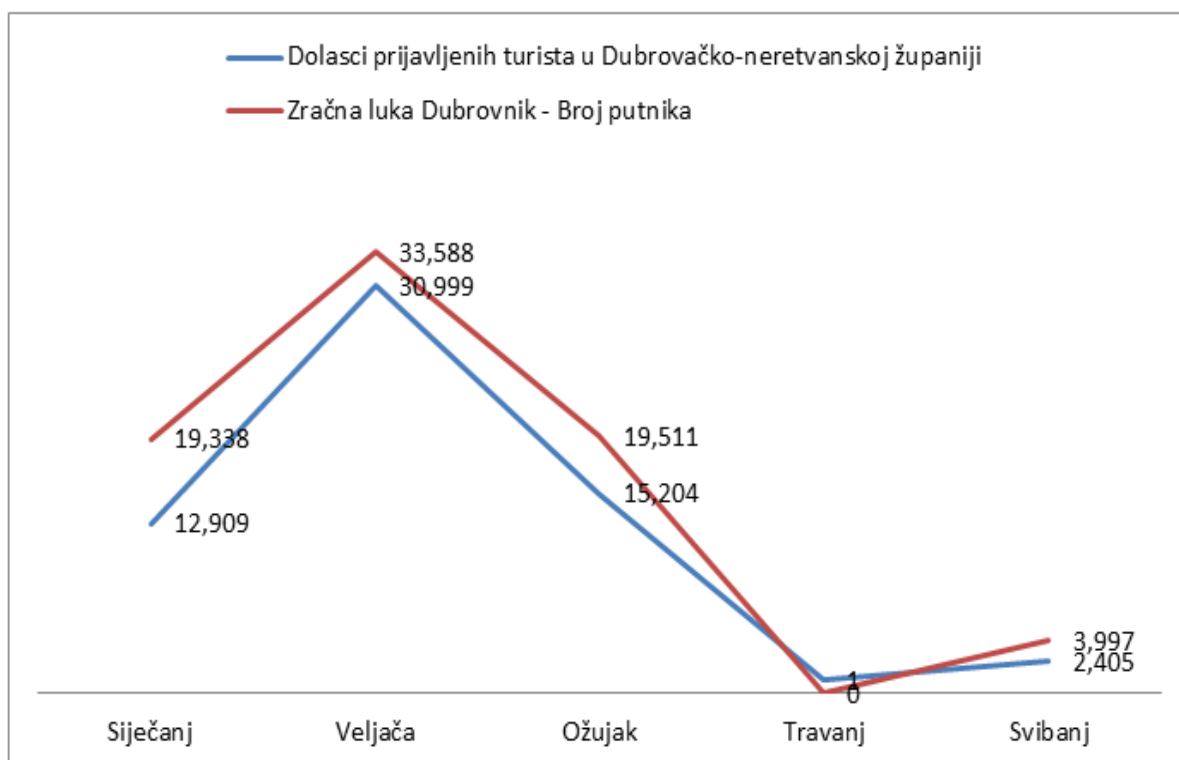
Tablica 3. Dolasci prijavljenih turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji

Dubrovačko-neretvanska županija	2019	2020
Siječanj	18.252	12.909
Veljača	30.537	30.999
Ožujak	62.231	15.204
Travanj	165.249	81
Svibanj	229.803	2.405

Izvor: <https://www.dzs.hr/> Pristupljeno 17.07.2020.

Tablica 3. prikazuje dolaske prijavljenih turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji - župi dubrovačkoj. Iz tablice možemo primijetiti veliki pad dolazaka turista u Dubrovačkoj županiji koji se direktno povezuje sa smanjenim brojem letova i smanjenim brojem putnika u Dubrovačkoj zračnoj luci uzrokovanim Covid-19 pandemijom. Zbog pandemije bolesti COVID-19 uvedene su mjere ograničavanja putovanja, što je izravno utjecalo na pad dolazaka turista za 99,8% i pad noćenja za 98,9% u travnju 2020. u odnosu na travanj 2019.

Slika 20. Odnos dolaska turista i broja putnika Zračne luke Dubrovnik



Izvor: <https://www.dzs.hr/>, <https://www.airport-dubrovnik.hr/poslovni/statistika-s36> 17.07.2020.

Slika 20. prikazuje odnos i utjecaj broja putnika u zračnoj luci Dubrovnik i dolazaka turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Važnost Zračne luke Dubrovnik leži u činjenici da omogućava povezanost Dubrovačko-neretvanske županije i udaljenih odredišta, pad broja putnika u zračnoj luci Dubrovnik direktno utječe na pad broja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

ZAKLJUČAK

Turizam i zračni promet međusobno su povezani fenomeni izuzetno jakog međusobnog utjecaja. Kao odgovor na fenomen masovnog turizma, pojavljuju se novi trendovi u zračnom prometu, uklanjajući dosad nepremostive prepreke i čineći putovanja ekonomičnijim, bržim i pristupačnijim. Zračni promet i međuovisnost turizma izuzetno su snažni i od velikog značaja za gospodarstvo svake zemlje. Dubrovnik je u posljednjem desetljeću postao jedno od najpopularnijih turističkih odredišta na Mediteranu. Zbog većinom kvalitete (jedinственosti i autentičnosti) svoje kulturne baštine, Grad Dubrovnik, posebice njegova povijesna jezgra zaštićena UNESCO-om, već je niz godina izložena rastućoj turističkoj potražnji.

Zračni promet od velike je važnosti za gospodarski razvoj Republike Hrvatske zbog svog ogromnog značaja u razvoju jedne od najvažnijih gospodarskih grana u Hrvatskoj - turizma. Zračna luka Dubrovnik je druga po veličini u Hrvatskoj. Gravitacijsko područje zračne luke obuhvaća polumjer kruga od 200 km. Važnost Zračne luke Dubrovnik leži u činjenici da omogućava povezanost Dubrovačko-neretvanske županije i udaljenih odredišta, pad broja putnika u zračnoj luci Dubrovnik direktno utječe na pad broja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

Pandemija COVID-19 počela je u prosincu 2019. u gradu Wuhan, koji se nalazi u kineskoj provinciji Hubei. Iako je epicentar izbijanja bio u početku Kina, s prijavljenim slučajevima u Kini ili putnicima iz zemlje, slučajevi su se sada pojavili u mnogim drugim zemljama. Zbog globalne krize coronavirusa, većina zemalja je uvela restriktivne mjere kako bi ograničila pandemiju i broj žrtava. Među restriktivnim mjerama obustava zračnog prometa zasigurno je prilično učinkovita u smanjenju mobilnosti na globalnoj razini u kratkom roku, ali također ima visoki socioekonomski utjecaj. To ima jasne implikacije na zrakoplovnu industriju, kao i neizravne posljedice za nekoliko sektora (npr. turizam) i općenito gospodarstvo, kao i društvo.

POPIS LITERATURE

- 1) Aeroklub Zagreb (2018). *Povijest Aerokluba Zagreb*. Dostupno na: <http://aeroklub-zagreb.hr/povijest-aerokluba-zagreb/zrakoplovstvo-nekad/> Pristupljeno 05.07.2020.
- 2) Bagoje, K. (2012). *Pedeset godina Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik
- 3) Barić, V. (2017). *Čudesni Penkala na današnji je dan 'lansirao' prvi hrvatski avion i ušao u povijest*. Dostupno na: <https://100posto.jutarnji.hr/zivot/na-danasnji-dan-1910-godine-poletio-je-prvi-hrvatski-avion-izum-eduarda-slavoljuba-penkale> Pristupljeno 05.07.2020.
- 4) Bartoluci, M., et. al. (2011). Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske: Izvještaj 5: Čimbenici razvoja turizma u Hrvatskoj: obrazovanje, suvremene tehnologije i inovacije, turističko posredovanje te marketing, promocija i imidž Hrvatske. *Institut za turizam*.
- 5) Bieger, T. (1998). Reengineering destination marketing organisations-the case of Switzerland. *Revue de Tourisme*, 53(3).
- 6) Bojanic, D. (2005). Tourist area life cycle stage and the impact of a crisis. *ASEAN Journal on Hospitality and Tourism*, 4(2)
- 7) Budić, M., Gašparović, S. (2019). Analiza suvremenih pokazatelja u putničkom prometu zračnih luka i pristaništa u Republici Hrvatskoj. *Geografski horizont*, 65(1)
- 8) Bukvić, I. (2003). Utjecaj zračnog prometa na razvoj turizma dubrovačkog područja. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 50(3-4)
- 9) Burkart, A. J., Medlik, S. (1974). *Tourism: Present, Past, and Future*.
- 10) Components & Elements of Tourism (2013). Dostupno na: <http://codis4u.wikifoundry.com/page/Components+%26+Elements+of+Tourism> Pristupljeno 02.07.2020.
- 11) Duignan, M. (2019). 'Overtourism'? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions: Cambridge Case Study: Strategies and Tactics to Tackle Overtourism.
- 12) Eurocontrol (2018). LSSIP 2018 – CROATIA Local Single Sky ImPlementation. Dostupno na: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/lSSIP2018_croatia_release.pdf Pristupljeno 06.07.2020.
- 13) Flagestad, A., Hope, C. A. (2001). Strategic success in winter sports destinations: a sustainable value creation perspective. *Tourism management*, 22(5)

- 14) Framke, W. (2001). The 'destination': A problematic concept. *10^o Nordiska Forskarsymposiet I Turism*.
- 15) Gašparović, S. (2011). Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske. *Geoadria*, 16(2)
- 16) Goeldner, C. R., Ritchie, J. B. (2003). *Principles, Practices, Philosophies of Tourism*. New York: Hoboken
- 17) Građevinar (2010). *Gradnja i rekonstrukcija Dubrovačke zračne luke*. Dostupno na: <http://www.casopis-gradjevinar.hr/assets/Uploads/JCE-62-2010-01-05.PDF> Pristupljeno 07.07.2020.
- 18) Hrvatska enciklopedija (2020). *Zračni promet*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. Dostupno na: <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=67447> 23.09.2020.
- 19) <http://www.gruda.org/slike/aerodrom.jpg> Pristupljeno 07.07.2020.
- 20) <http://www.kgz.hr/hr/dogadjanja-10/faust-vrancic-zivot-i-djelo-jednog-polihistora/25481> Pristupljeno 05.07.2020.
- 21) <http://www.martingrandjean.ch/connected-world-air-traffic-network/> 23.09.2020.
- 22) <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=65460414> 24.09.2020.
- 23) <https://safety4sea.com/live-map-depicts-spread-of-coronavirus/> 24.09.2020.
- 24) <https://tehnika.lzmk.hr/aerodrom/> 24.09.2020.
- 25) <https://www.airport-dubrovnik.hr/poslovni/statistika-s36> Pristupljeno 17.07.2020.
- 26) <https://www.businessinsider.com/air-traffic-during-coronavirus-pandemic-changes-effects-around-the-world-2020-4> 24.09.2020.
- 27) <https://www.dzs.hr/> Pristupljeno 17.07.2020.
- 28) https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/05-01-03_05_2020.htm Pristupljeno 17.07.2020.
- 29) https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/05-01-03_06_2020.htm 24.09.2020.
- 30) <https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/Turisti%C4%8Dka%20statistika%20-%20lipanj%202020..pdf> Pristupljeno 17.07.2020.
- 31) <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-09-01/> 24.09.2020.
- 32) <https://www.worldometers.info/coronavirus/worldwide-graphs/#recovered> 24.09.2020.
- 33) Iacus, S. M., Natale, F., Santamaria, C., Spyrtatos, S., Vespe, M. (2020). Estimating and projecting air passenger traffic during the COVID-19 coronavirus outbreak and its socio-economic impact. *Safety Science*, 104791
- 34) IFC (2020). The Impact of COVID-19 on Airports: An Analysis. Dostupno na: <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/26d83b55-4f7d-47b1-bcf3-01eb996df35a/IFC->

12.07.2020.

- 35) Kovačić, M., Milošević, T. (2016). Interdependence of transport and tourism. *Pomorski zbornik*, 52(1)
- 36) Križman Pavlović, D., Živolić, S. (2008). Upravljanje marketingom turističke destinacije: stanje i perspektive u Republici Hrvatskoj. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 21(2).
- 37) Križman Pavlović, D., Živolić, S. (2008). Upravljanje marketingom turističke destinacije: stanje i perspektive u Republici Hrvatskoj. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 21(2)
- 38) Kunst, I. (2017). Image Redesign as a Tool for Safeguarding a Destination's Market Prosperity: The Case of Dubrovnik. *Sociologija i prostor/Sociology & Space*, 55(1).
- 39) Laws, E. (1995). *Tourist destination management: issues, analysis and policies*. Dostupno na: <https://www.cabdirect.org/cabdirect/abstract/19961803276> Pristupljeno: 01.07.2020.
- 40) Magaš, D. (2000). *Razvoj hrvatskog turizma: koncepcija dugoročnog razvoja*. Adamic.
- 41) Majer Jurišić, K., Šurina, E. (2015). Velika Onofrijeva fontana u Dubrovniku-povijesnoumjetnička i konzervatorska studija.
- 42) Medlik, S., Middleton, V. T. (1973). Product formulation in tourism. *Tourism and marketing*, 13(1)
- 43) Nacionalna i sveučilišna knjižnica u Zagrebu (2013). *A wondrous 17th-century book of inventions presented*. Dostupno na: <https://www.nsk.hr/en/a-wondrous-17th-century-book-of-inventions-presented/> Pristupljeno 05.07.2020.
- 44) Naletina, D., Petljak, K., Sremac, M. (2018). Characteristics and the Overview of Air Traffic in the Republic of Croatia. *Pomorstvo*, 32(2)
- 45) Naletina, D., Talan, K., Petljak, K., Kovač, I., Ninić, P. (2018). Importance of air traffic for the development of tourism: empirical evidence from Croatia. *Trade Perspectives 2018 Contemporary aspects and role of international trade*.
- 46) PGI (2019). Developing Successful and Sustainable Tourism Destinations based on the 5 A's of Tourism. Dostupno na: <https://pgimgmt.com/developing-successful-and-sustainable-tourism-destinations-based-on-the-5-as-of-tourism/> Pristupljeno 02.07.2020.
- 47) Selak, P., Paljetak, J., Drobac, M. (2011). Development of business aviation at Dubrovnik Airport and comparison with airports in the Mediterranean. *ICTS 2011*, 1
- 48) Vallejo Sarmiento, Y., Vandija, I., Grsetić, M. (2016). *Transport and logistics in Croatia*
- 49) Vrančić, T., Nadilo, B. (2015). Gradnja međunarodne zračne luke u Zagrebu. *Građevinar*, Vol. 67, No. 4

- 50) World Bank Group (2017). *Multilateral development banks' collaboration: infrastructure investment project briefs Croatia : Zagreb International Airport*
- 51) World Tourism Organization (WTO). (2002). Think tank enthusiastically reaches consensus on frameworks for tourism destination success.
- 52) ZLD (2014). *Razvoj zračne luke Dubrovnik*. Dostupno na: https://www.airport-dubrovnik.hr/storage/upload/articles/Brosura_OPP_1_144520.PDF Pristupljeno 07.07.2020.

POPIS SLIKA I TABLICA

Popis slika:

Slika 1. Matrica razvoja turizma	4
Slika 2. Životni ciklus destinacije	7
Slika 3. Elementi turističke destinacije	9
Slika 4. Dubrovačke gradske zidine	12
Slika 5. Knežev dvor	13
Slika 6. Velika Onofrijeva fontana u Dubrovniku	14
Slika 7. Svjetska povezanost zračnim prometom	17
Slika 8. Padobran Fausta Vrančića	19
Slika 9. Upravna zgrada aerodroma Borongaj	20
Slika 10. Kartografski prikaz zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske	22
Slika 11. Novi terminal zračne luke Zagreb	23
Slika 12. Aerodrom Grude	25
Slika 13. Prikaz smanjena putničkih potraživanja i neto profita po regijama 2020. godine	29
Slika 14. Broj novih dnevnih slučajeva zaraze	30
Slika 15. Aktivni slučajevi u svijetu	31
Slika 16. Smrtni slučajevi	32
Slika 17. Prikaz letova iznad Europe prije i nakon pandemije	33
Slika 18. Putnički promet u zračnim lukama od svibnja 2017. do svibnja 2020.	35
Slika 19. Dolasci prijavljenih turista za razdoblje siječanj - lipanj 2020./2019. po županijama	37
Slika 20. Odnos dolaska turista i broja putnika Zračne luke Dubrovnik	38

Popis tablica:

Tablica 1. Zračna luka Dubrovnik - Broj putnika	36
Tablica 2. Zračna luka Dubrovnik - Broj operacija	37
Tablica 3. Dolasci prijavljenih turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji	38