

Zračni promet Republike Hrvatske i inovacije u zračnim izletničkim turama

Zorko, Dora

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

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:148:316860>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-20**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij Turističko poslovanje

ZRAČNI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE I
INOVACIJE U ZRAČNIM IZLETNIČKIM TURAMA

Završni rad

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: Doc. dr. sc. Petra Barišić

Student: Dora Zorko

JMBAG: 0067574500

Zagreb, lipanj 2022. godine

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

U Zagrebu, 15. lipnja 2022.

Student:

Handwritten signature of Dora Ferko in black ink, written in a cursive style.

Sadržaj

1. UVOD	1
1.1 Predmet i cilj rada	1
1.2 Izvori podataka i metode prikupljanja	1
1.3 Sadržaj i struktura rada	1
2. ZRAČNI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE	3
2.1 Razvoj zračnoga prometa	5
2.2 Regulatorni okvir zračnoga prometa	7
2.3 Strategija razvoja zračnoga prometa	11
2.4 Zračne luke i zračni prijevoznici u RH	16
3. ZRAČNI PROMET TURIZAM	21
3.1 Međuovisnost zračnoga prometa i turizma	21
3.2 Suvremeni trendovi u zračnom prometu	23
3.3 Važnost za gospodarstvo države	26
3.4. Pregled zračnoga prometa u svijetu	28
4. INOVACIJE U ZRAČNIM IZLETNIČKIM TURAMA U SVIJETU	30
4.1š Pojava inovacija u izletničkim turama	30
4.2 Inovativnosti izletničkih tura u svijetu	31
4.3 Budućnost zračnih izletničkih tura u svijetu	36
5. INOVACIJE U ZRAČNIM IZLETNIČKIM TURAMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	37
5.1 Pojava novih izletničkih tura u RH	37
5.2 Inovativnosti izletničkih tura u RH	38
5.3 Uloga zračnih izletničkih tura za hrvatski turizam	42
5.4 Trendovi i perspektive inovacija u izletničkim turama u budućnosti	42
6. ZAKLJUČAK	43
POPIS LITERATURE:	45
POPIS SLIKA:	50

POPIS TABLICA:	50
POPIS GRAFIKONA:	50

1. UVOD

1.1 Predmet i cilj rada

Zračni promet kao najmlađa grana prometa odigrao je važnu ulogu u razvoju turizma u svijetu pa tako i u Republici Hrvatskoj. Evolucija ponude i sadržaja zračnoga prometa od velikog je značaja za turizam svake države, zato Hrvatska svake godine zbog svojih prirodnih ljepota, kulture, festivala i ostalih prirodno društvenih sadržaja privlači sve veći broj turista, a sve češći odabir prijevoznoga sredstva im je zrakoplov. Priča ne završava samim dolaskom do destinacije, već se potražuju i novi oblici zabave u turističkoj destinaciji, a tu dolazi do zračnih inovacija koje su predodređene za turiste kako bi im se omogućio potpuni doživljaj destinacije i pružao nezaboravan dojam. Predmet ovoga završnog rada je zračni promet Republike Hrvatske te njegove inovacije i svrha tih inovacija za turizam Republike Hrvatske.

1.2 Izvori podataka i metode prikupljanja

U skladu s predmetom i ciljem završnoga rada podatci su prikupljeni iz sekundarnih izvora podataka. Sekundarni izvori podataka su relevantne knjige, znanstveni članci te internetski provjereni izvori podataka i stručne knjige.

1.3 Sadržaj i struktura rada

U okviru ovog rada problematika teme odrađena je u tri glavna poglavlja omeđena s još dva poglavlja uvoda i zaključka.

U prvom dijelu opisuju se predmet i cilj rada, s nastavkom na drugi dio gdje se pobliže ulazi u zračni promet Republike Hrvatske, njegovu povijest te regulativne okvire koje mora ispunjavati na europskoj razini, i prolaziti će se kroz razvoj i strategije zračnoga prometa Republike Hrvatske.

Nadalje, rad obrađuje općenitu međuzavisnost zračnoga prometa i turizma s obzirom na njegovu podjelu i djelovanje te suvremene trendove zračnoga prometa s naglaskom na njegov gospodarski značaj i pregled zračnoga prometa u cijelom svijetu u odnosu na zračni promet u Republici Hrvatskoj.

Uz sve to ovaj rad bavi se predstavljanjem modernih inovacija u zračnom prometu i njihovom ulogom koju zauzimaju u budućnosti turizma, kako u svijetu tako i u Republici Hrvatskoj gdje će se i analizirati trendovi i projekcije za budućnost novonastalih inovacija u zračnom prometu.

Konkluzivno sa zaključkom, tablicama i literaturom korištenom za cijeli rad iznijet će se i autorsko mišljenje o utjecajima zračnoga prometa na turizam i sve potencijalne inovacije, kako i na koji način one doprinose suvremenom svijetu u kojem danas živimo.

2. ZRAČNI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE

Zračni promet Republike Hrvatske najmlađa je grana prometa u Republici Hrvatskoj. Zračni promet kao grana prometa odigrao je važnu ulogu u povezivanju dalekih destinacija i time također doprinio razvoju turizma.

Važnu ulogu u povijesnom razvoju zračnoga prometa za Republiku Hrvatsku imao je Slavoljub Eduard Penkala. On je u Zagrebu konstruirao prvi zrakoplov na vojnom području u Črnomercu. Iako neki tvrde da je probni let izveo sam Penkala 1910. godine, drugi to osporavaju i tvrde da ga je izveo mehaničar Dragutin Novak (Krpan, 2013).

Slika 1. Zrakoplov Slavoljuba Penkale



(Izvor:Hrvatska enciklopedija,mrežno izdanje, 2013.)

Na 1. slici prikazan je prvi zrakoplov Slavoljuba Penkale koji je bio dovoljno dobro konstruiran da može letjeti s jednim čovjekom tj. pilotom koji upravlja njime.

Prvi zračni linijski prijevoz na hrvatskim prostorima započela su talijanska poduzeća 1920-ih godina. Prvi putnički komercijalni prijevoz napravila je udruga S.I.S.A i odvijao se na području Dalmacije, zatim je na području Zagreba (Borongaj) izgrađen aerodrom za vojne potrebe, ali i za civilna slijetanja. Prvi putnički zrakoplovi počeli su slijetati na novi aerodrom 1928. godine. Nakon izgradnje novoga aerodroma uspostavljena je zračna linija Zagreb - Beograd, a nedugo zatim i linija Beograd - Zagreb, Graz – Beč (Hrvatska enciklopedija, bez dat.)

Slika 2. Doček putničkoga aviona Potez 29 na Aerodromu Borongaj



(Izvor: Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje, bez dat.)

Na 2. slici prikazan je unaprijeđeni zrakoplov Potez 29 na jednom od prvih aerodroma na području Hrvatske, Aerodromu Borongaj.

U centraliziranom zračnom prometu, razvoj hrvatskih zračnih prijevoznika bio je ograničen. Ipak, 1961. osnovan je prvi hrvatski zračni prijevoznik, zagrebački Pan Adria Airlines. Ubrzo se profilirao kao turistički prijevoznik izvanrednoga (čarterskoga) domaćeg prometa. Prevozio je i poštu, pružao usluge aerotaksija te zračnih radova u poljoprivredi. Zrakoplovi su se do Drugog svjetskog rata razvijali i usavršavali te su se postupno definirale zračne luke i zračni putovi koji su povezivali udaljene gradove. Početkom Drugog svjetskog rata zračni promet se polako obustavlja za civilne putnike i samo se upotrebljava u vojne svrhe za prijevoz vojske i vojne opreme. Sa završetkom Drugog svjetskog rata unaprijeđeni zrakoplovi opet počinju sa svojim letovima i tako se nastavlja razvoj zračnoga prometa koji traje i do danas. Nakon Drugog svjetskog rata u razdoblju od 1966. do 1975. godine turizam je glavni pokretač usluga u zračnom prometu, a porast prometa u zračnim lukama Hrvatske bio je jedan od najvećih u svijetu.

Tako je na primjer najveći godišnji porast prometa putnika u hrvatskim zračnim lukama u tom razdoblju bio onaj 1969. godine u odnosu na 1968. i iznosio je više od 58%. U tom se razdoblju otvaraju nove zračne luke za međunarodni promet (Pula - 1967., Zadar - 1969., Rijeka - 1970.). Procjenjuje se da je 80-ih godina na hrvatskim aerodromima ostvareno od 65% do 70% godišnjega prometa putnika s naslova turističkih putovanja, dok je na primorskim aerodromima taj udio procijenjen na oko 80% (Pavlin i Horak, 2000.).

Godine 1922. RH postala je članica Organizacije za međunarodno civilno zrakoplovstvo (ICAO) i Europske konferencije civilnoga zrakoplovstva (ECAC), od 1997. i Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe (EUROCONTROL). Poduzeće Zagal, kao jedini hrvatski prijevoznik u to doba, 1990. preimenovano je u Croatia Airlines te se užurbano razvijalo kako bi moglo zadovoljiti potrebe hrvatskoga zračnog prometa (Šetka, 2017.)

2.1 Razvoj zračnoga prometa

Usprkos brojnim pokušajima letenja različitim napravama, izumima i “izumima”, od kojih su neki bili više, neki manje uspješni, a neki prerasli u legende, početkom zrakoplovstva smatra se ostvarenje braće Wright (Orville i Wilbur) s početka 20. stoljeća. Već u rujnu 1905. izveli su let u trajanju od 38 minuta, u tom vremenu prevalili su 40-ak kilometara. Avion su ponudili američkoj vladi, ali nisu naišli na razumijevanje. U međuvremenu, i u Europi je na temelju jedriličarskoga sporta i spoznaja koje su proistekle iz konstrukcija jedrilica rastao interes za gradnju “letećih strojeva”. Tako je 1908., iste godine kad je sklopljen prvi ugovor s američkom vladom, patent braće Wright prodan i u Europi. Već sljedeće godine otvaraju se tvornice aviona u Francuskoj i Ujedinjenom Kraljevstvu, a uskoro i u Njemačkoj i Rusiji. Upravo je u Europi zrakoplovstvo doživjelo svoju prvu ekspanziju. Francuska i Njemačka, uvjerenе u svoj vojni potencijal, podupirale su proizvodnju aviona i kupovale ih (geografija.hr, 2004).

Kroz povijest zračni turizam razvijao se od najjednostavnijih letjelica koje su služile samo za prijenos pošte i robe do letjelica koje su se s vremenom razvijale u zrakoplove koji su mogli prenositi ne samo robu već i putnike. Isprva su bile slabe građe i s nedovoljno točnih i potpunih instrumenata koji nisu sadržavali sve potrebne informacije o letu te su tako završile pogubno. Prednosti suvremenih zračnih letjelica su brzina, udobnost i sigurnost, a sve jeftinije i vrsnije usluge pridonose gotovo stalnom porastu putničkoga zračnog prometa. U razdoblju od 1958. do 2008. godišnji porast ostvarenih tonskih kilometara (tkm, tone robe × prevaljeni kilometri) iznosio je više od 7%, dosegnuvši 194 milijarde tkm, te ukupno 42

milijuna t prevezenoga tereta. Oko 70% zračnoga teretnog prijevoza odvija se između Sjeverne Amerike i Azije, Europe i Azije, Europe i Sjeverne Amerike te unutar Sjeverne Amerike i unutar Azije. Među prijevoznicima je 2007. u prijevozu tereta najveći promet ostvario FedEx (15,7 milijardi tkm), a u Europi Lufthansa Cargo (8,3 milijardi tkm). Te su godine prema broju teretnih zrakoplova najveći prijevoznici bili FedEx (672 zrakoplova), DHL (420 zrakoplova) i United Parcels Service (254 zrakoplova) („hrvatska enciklopedija“, bez dat.).

Nakon razvoja i povijesti zrakoplovstva zračni promet se u osnovi podijelio na: („hrvatska enciklopedija“, bez dat.).

- Javni zračni promet (redoviti ili izvanredni)

Redoviti zračni promet je komercijalni prijevoz osoba i stvari koji je dostupan svima s istim uvjetima u određenim linijama, rasporedu letenja i unaprijed određenim cijenama. Izvanredni zračni promet je povremeni i neredoviti zračni promet (čarteri) koji se dogovara uz posebnu vrstu uvjeta (npr. razna sportska i kulturna događanja) („hrvatska enciklopedija“, bez dat.).

- Opći zračni promet

Opći ili generalni zračni promet obavlja se uz civilnu uporabu zrakoplova, najčešće je to generalna avijacija u privatnom vlasništvu i aeroklubovima (npr. sportsko, poljoprivredno ili poslovno zrakoplovstvo)

Također se zračni prijevoz može podijeliti na prostor djelovanja: („hrvatska enciklopedija“, bez dat.).

- lokalni zračni prijevoz
 - regionalni zračni prijevoz
 - nacionalni zračni prijevoz
 - međunarodni zračni prijevoz
- međukontinentalni zračni prijevoz

S obzirom na teret koji se prenosi, zračni prijevoz dijeli se na putnički, teretni i poštanski („hrvatska enciklopedija“, bez dat.).

2.2 Regulatorni okvir zračnoga prometa

Do sada je već spomenuto da je zračni promet najmlađa grana prometa pa su s time i njegovi regulatorni okviri dosta mlađeg postanka. Kako se razvija nova tehnologija iz dana u dan, potrebni su zakoni i odredbe koji to mogu pratiti, kao i nadležna tijela zadužena za provedbu zakona i nadgledanje istih. Nadležna tijela su:

1.) Ministarstvo nadležno za civilni zračni promet koje je zaduženo za cjelokupnu politiku, nacionalnu strategiju i predstavljanje Republike Hrvatske, te mnoge druge aktivnosti koje se navode u zakonu o zračnom prometu (Zakon o zračnom prometu, Narodne novine, Članak 4. (NN 127/13)).

2.) Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo koja je osnovana Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu, koji je Hrvatski sabor donio na sjednici 20. travnja 2007. Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava u skladu s odredbama ovoga Zakona obavlja Vlada Republike Hrvatske. Djelatnost Agencije obuhvaća poslove vezane za sigurnost zračnoga prometa, a osobito certificiranje, nadzor i inspekciju u cilju osiguravanja kontinuiranoga udovoljavanja zahtjevima za obavljanje zračnoga prijevoza i drugih djelatnosti u zračnom prometu, vođenje propisanih registara i evidencija te obavljanje drugih poslova utvrđenih Zakonom o zračnom prometu (Zakon o zračnom prometu, Narodne novine, Članak 5. (NN127/13, 92/14)).

3.) Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu osnovana je, kao pravna osoba s javnim ovlastima, Zakonom o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (Narodne novine, broj 54/13). Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava obavlja Vlada Republike Hrvatske. Agencija je funkcionalno i organizacijski nezavisna od svih tijela nadležnih za zračni, pomorski i željeznički promet te od svih pravnih i fizičkih osoba. Agencija obavlja i poslove utvrđene Zakonom o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu kao i druge poslove sukladno zakonima kojima se uređuje zračni promet, pomorstvo te sigurnost i interoperabilnost željezničkoga prometa i

propisima donesenim temeljem tih zakona (Zakon o zračnom prometu, Narodne novine, Članak 4. (NN 127/13)).

4.) Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o. trgovačko je društvo u vlasništvu Republike Hrvatske koje samostalno posluje sukladno zakonima i pravnim aktima Društva. U postupanju se rukovodi principima i procedurama ICAO-a (Organizacija za međunarodno civilno zrakoplovstvo) i EUROCONTROL-a. (Ministarstvo mora i prometa) (Zakon o zračnom prometu, Narodne novine, Članak 4. (NN 127/13)).

Osnovna je zadaća Hrvatske kontrole zračne plovidbe d.o.o. pružanje usluga u zračnoj plovidbi, poštujući osnovni princip - visoki stupanj sigurnosti zračnoga prometa

Hrvatska ima svoje zakone još od 1944. godine. Te iste godine osnovana je Organizacija međunarodnoga civilnog zrakoplovstva (*eng. International Civil Aviation Organization*; kratica ICAO) od strane Ujedinjenih naroda u Chicagu koja je zadužena za stalni nadzor uvođenja i provođenja Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, što je i navedeno u zakonu Republike Hrvatske. Aktivnosti u civilnom zrakoplovstvu koje se izvode na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske izvode se u skladu s odredbama ovog Zakona, Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu od 7. prosinca 1944. (u daljnjem tekstu Čikaška konvencija) sa svim dodacima i drugim međunarodnim ugovorima koji obavezuju Republiku Hrvatsku. (Zakon o zračnom prometu, Narodne novine (Članak 1. (NN127/13), Članak 2. (NN 127/13, 92/14)).

Hrvatska u zakonu ima svaku stavku točno određenu količinom i zna za pojedine letjelice radi li se o avionima, helikopterima ili na primjer bespilotnim zrakoplovima za koje ima samo jedna stavka. Uvjeti za sigurnu uporabu bespilotnih zrakoplova, sustava bespilotnih zrakoplova i zrakoplovnih modela te uvjeti kojima moraju udovoljavati osobe koje sudjeluju u upravljanju tim zrakoplovima i sustavima utvrđuju se propisom donesenim na temelju ovog Zakona ili EU propisima (Zakon o zračnom prometu, Narodne novine, Članak 3.a (NN 127/13)).

Svaka je stavka zakonom definirana i određena, tako su određeni i aerodromi, koji mogu biti vojni ili civilni, te zračni prostori koji su slobodni za letenje ili zabranjeni i ograničeni.

Nadalje, zakonom je određena i sigurnost u samom zračnom prostoru u što se uklapa izvođenje padobranskih skokova i posebno održavanje letjelica zajedno s općim uvjetima koje zrakoplovno osoblje mora ispunjavati sa svim dozvolama te fizičkim i psihičkim

stručnim obukama i ostatak posade zrakoplova koja mora ispunjavati određene stavke u zakonu. Između ostaloga odnose se i na zaštitu okoliša i uzimaju u obzir stavke kao što su buka i ispušni plinovi (Zakon o zračnom zrakoplovstvu, Narodne novine, izvučeno iz Članak 2. (NN 127/13, 92/14)).

Hrvatska je također članica EUROCONTROLA (Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe) koja je osnovana 1963. godine kao međunarodna organizacija s ciljem stalnog upravljanja zračnim prometom sa sjedištem u Bruxellesu koja trenutno ima 38 država članica. Hrvatska je postala članicom 1997. godine. Eurocontrol je bio ključan za izgradnju operativnih kapaciteta i uspostave suvremenoga ATM (*Air Traffic Management* - Kontrola zračnoga prometa) sustava. Hrvatska je uključena i u inicijativu Jedinstveno nebo Europe (Single European sky-SES) i promovira regionalnu suradnju kroz brojna udruženja COOPANS, FAB CE, CANSO, SESAR DM, SESAR JU itd. (crocontrol.hr, 2017).

Aerodromi u Republici Hrvatskoj u nadležnosti su Europske agencije za zaštitu i sigurnost (EASA) pod agencijom Europske unije. Uredba se odnosi na njih ako one ispunjavaju sljedeće kriterije: otvoreni su za javnost, namijenjeni su komercijalnom zračnom prijevozu, opremljeni su sustavima za instrumentalne procedure slijetanja ili uzlijetanja na kojima je uzletno-sletna staza s asfaltnom ili betonskom kolničkom konstrukcijom duljine 800m i više od toga, ili su isključivo namijenjeni za slijetanje i uzlijetanje helikoptera („European Union Aviation Safety Agency [EASA]“, bez dat.).

Prije ulaska u Europsku uniju Hrvatska je zajedno s Bosnom i Hercegovinom, Srbijom, Albanijom i drugim nečlanicama EU sklopila niz odredbi o zajedničkom europskom zračnom prostoru. Multilateralni Sporazum o europskom zajedničkom zračnom prostoru (ECAA - European Common Aviation Area) potpisalo je u Luxemburgu 25 država članica EU s Republikom Hrvatskom, Bosnom i Hercegovinom, Srbijom, Crnom Gorom, Albanijom, Bugarskom, Rumunjskom, bivšom jugoslavenskom Republikom Makedonijom, Islandom, Norveškom i Misijom privremene uprave UN-a na Kosovu Hrvatska je ulaskom u Europsku uniju dobila niz uvjeta koje mora ispuniti kako bi bila ravnopravna članica, te je morala proći proces odredbi i zakona za pridruživanje u EU („Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture [MMPI], bez dat.)

Glavne stavke govore sljedeće: („MMPI“, bez dat.)

- svaka država članica odgovorna je za sigurnost letova koji polaze s njenog teritorija ("odgovornost države domaćina" prema ICAO -u)

- svi putnici, osoblje i prtljaga moraju se pregledati prije ukrcaja u zrakoplov; teret, pošta i zalihe tijekom leta također se pregledavaju prije utovara, osim ako nisu bili podvrgnuti odgovarajućoj sigurnosnoj kontroli
- države članice zadržavaju pravo primijeniti strože sigurnosne mjere ako smatraju da je to potrebno.

Uz neke od osnovnih stavki, države članice dužne su i odrediti odgovorno tijelo za provedbu zakona, provesti “nacionalni program sigurnosti civilnog zrakoplovstva“ zajedno s “nacionalnim programom kontrole kvalitete“. Naravno, postoje inspekcije i kazne u slučaju kršenja pravila („MMPI“, bez dat.).

U vremenu kakvo je danas zbog koronavirusa dogodile su se izmjene zakona i svih odredbi koje su zračni promet i njegova cijela struktura morali uvesti u već postojeće zakone. Nakon izbijanja epidemije bolesti COVID-19 doneseno je nekoliko mjera kako bi se odgovorilo na poteškoće u zrakoplovnom sektoru:

- Uredba (EU) 2020/459 od 30. ožujka 2020. o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice. Komisija je 14. listopada 2020. delegiranim aktom donijela odluku o produljenju odstupanja za dodjelu slotova kako bi se obuhvatila cijela zimska sezona, tj. do 27. ožujka 2021. Nakon objave u Službenom listu Parlament i Vijeće na njega mogu uložiti prigovor u trajanju od dva mjeseca. Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 dodatno je izmijenjena u veljači 2021. (Uredba (EU) 2021/250). Zračni prijevoznici morat će iskoristiti samo 50% svojih planiranih slotova za polijetanje i slijetanje za ljetnu sezonu 2021. (umjesto 80% koliko je bilo potrebno prije pandemije) kako bi ih zadržali u sljedećoj sezoni. Osim toga, Komisija može proširiti nova pravila na još dvije sezone u budućnosti i prilagoditi minimalnu stopu iskorištenosti na od 30% do 70% kako bi se fleksibilno odgovorilo na različite razine zračnoga prometa („Europski parlament“, 2022).
- Uredba (EU) 2020/696 od 25. svibnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) 1008/2008 o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnoga prijevoza u Zajednici s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19. Među privremenim mjerama su izmjena propisa o licencijama zračnih prijevoznika u slučaju financijskih problema uzrokovanih pandemijom, pojednostavljenje postupaka koji se primjenjuju na ograničenja prava

prometovanja i učinkovitiji postupci dodjele ugovora za zemaljske usluge („Europski parlament“, 2022).

2.3. Strategija razvoja zračnoga prometa

Danas Hrvatska ima potpuno novu strategiju razvoja zračnoga prometa zato što je u proteklih 50 godina zabilježen konstantan rast i potražnja za zračnim prometom. Iako se u nekoliko nestabilnih faza (ekonomske krize) dogodio pad potražnje, i dalje se u globalu bilježi rast za zračnim prijevozom. Iz tog razloga, kako bi ostala jednaka kao druge države, te pogotovo zato što je članica EU i mora držati određene standarde, Republika Hrvatska je predodredila novu strategiju u razdoblju od 2017 do 2030. Tijelo koje je donijelo plan za razvoj je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Za izvedbu plana razvoja Hrvatska je tražila EU za Europski fond za regionalni razvoj. Ispunjavanje ex-ante uvjeta:

PRVI KRUG PROCJENE

PROMETNI PLAN (Strategija) priprema se na vrijeme za pregovore o pripadajućem OP-u (operativnom programu)

Prihvaćeno kao potpuno zadovoljavajuće? DA⇒EAU(ex-ante uvjeti) ispunjen

NE⇒ Akcijski plan

DRUGI KRUG PROCJENE

Sveobuhvatni prometni plan (Strategija) koji ispunjava sve uvjete izrađen je do završnoga roka za ispunjenje ex-ante uvjeta (EAU) (31. prosinca 2016.)

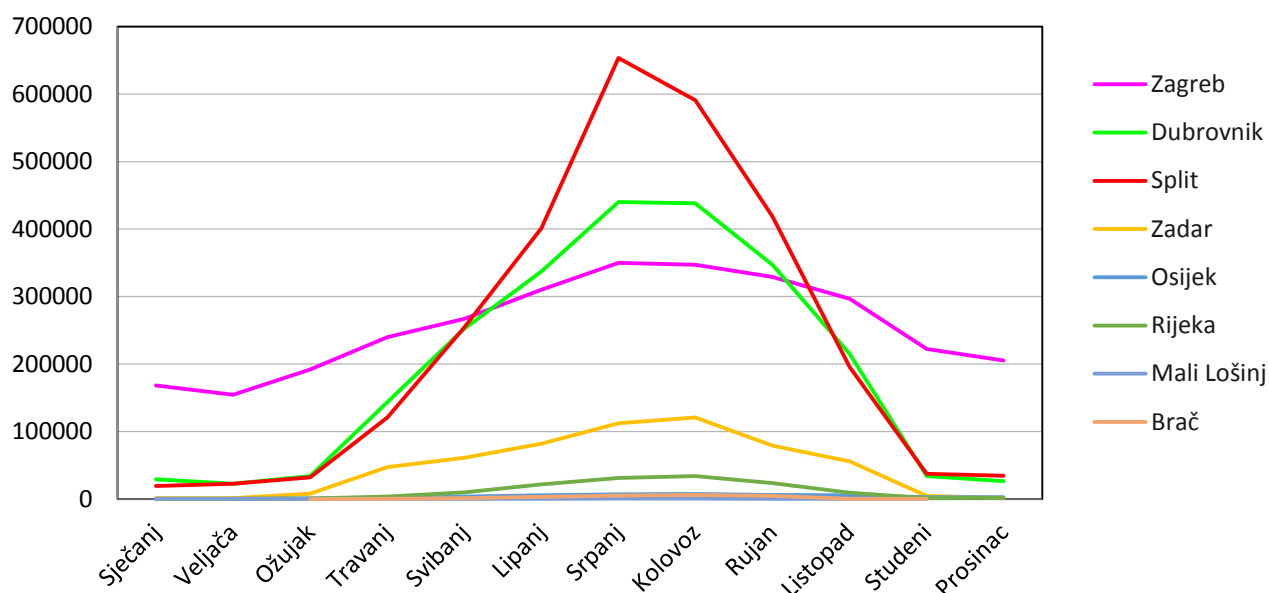
⇒EAU ispunjen

Strategija razvoja prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine prosudit će i definirati futurističke mjere (infrastrukturu, rad i organizaciju) u sektoru prometa vezane za internacionalni i unutarnji promet u svim prometni segmentima nezavisno od izvora financija (MMPI, 2017-2030).

Sektor zračnoga prijevoza u Republici Hrvatskoj izravno je povezan s turizmom, kao što se i vidi iz grafičkih prikaza potražnje u prometnom modelu na grafikonu 1. Potražnja u svim hrvatskim zračnim lukama znatno raste u razdoblju od svibnja do rujna. U zračnim lukama u Rijeci i Puli u izvansezonskom razdoblju količina prometa je na donjoj granici. Povećani broj

putnika razlog je da se rasterete glavne zračne luke koje primaju 85% putnika, a to su Zračna luka Franjo Tuđman (36%), Zračna luka Split (25%) i Zračna luka Dubrovnik (24%). Sve analize pokazuju da je zračni prijevoz usko povezan s turizmom Republike Hrvatske zbog takozvanih „sezonskih putovanja“ (MMPI, 2017-2030)

Grafikon 1. Promet putnika po mjesecima u zračnim lukama za 2017. Godinu u tisućama

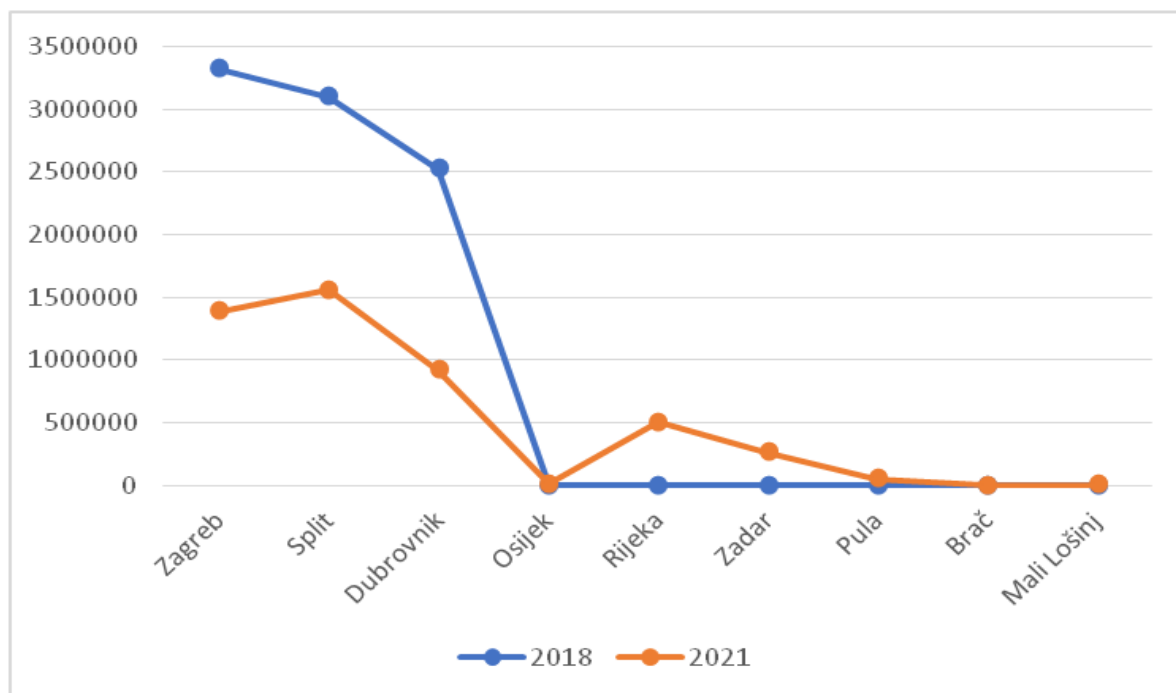


Izvor: (DZS, 2017.)

Grafikon je obrada autora po statističkim podacima iz državnog zavoda za statistiku za promet putnika po mjesecima u zračnim lukama u 2017. Godini u tisućama.

Na grafikonu 1. vidi se broj putnika 2017. Godine po mjesecima u tisućama. Po tome se može zaključiti kako se u sezonskim mjesecima u zračnim lukama događa porast putnika i to u zračnim lukama smještenim u srednjem i južnom dijelu Hrvatske najviše zbog turista koji putuju u to vrijeme na odmor i prema moru, također vidi se da Zračna luka Zagreb nema sezonalnosti već je aktivna kroz cijelu godinu prema broju putnika koji u nju i kroz nju prolaze. Opće poslovanje zračnog prometa zajedno sa i bez sezonalnosti događa se samo ako su uvjeti za to ispunjeni. Vanjski uvjeti i različite situacije utječu na život u cijelosti pa tako i na zračni promet. U nastavku se uspoređuje broj putnika 2018. Godine i broj putnika 2021. Godine u zračnim lukama. Godina 2018. označava vrijeme prije koronavirusa dok 2021. Godina označava period za vrijeme koronavirusa ova usporedba prikazuje i utvrđuje utjecaj vanjskih čimbenika na zračni promet.

Grafikon 2. Usporedba prometa putnika u Hrvatskim zračnim lukama 2018. i 2021. Godine u tisućama.



Izvor: (DZS, 2018. i 2021.)

Grafikon je obrada autora po statističkim podacima iz državnog zavoda za statistiku za promet putnika u zračnim lukama u 2018. i 2021. Godini u tisućama.

Grafikon 2. prikazuje usporedbu prometa putnika 2018. i 2021. godine u svim zračnim lukama Republike Hrvatske. Iz grafikona možemo iščitati jasan pad prometa u pojedinim zračnim lukama uzrokovan epidemijom, no u manjim zračnim lukama javlja se rast prometa u sezonskim mjesecima dok su mjere bile smanjene.

Tablica 1. Promet putnika u zračnim lukama 2018. i 2021. godine.

	2018	2021
Zagreb	3322044	1388736
Split	3095608	1559178
Dubrovnik	2521891	917666
Osijek	66598	10905
Rijeka	179002	500286
Zadar	584569	261647
Pula	705020	52773
Brač	28494	2125
Mali Lošinj	3368	7591

Izvor: (DZS, 2018. i 2021.)

Tablica je obrada autora po podacima iz državnog zavoda za statistiku za promet putnika u zračnim lukama za 2018. i 2021. Godinu.

Tablica 1. prikazuje promet putnika u zračnim lukama koji dodatno pojašnjava objašnjenje grafikona 2.

Aerodrom Franjo Tuđman daleko je najvažniji za hrvatski turizam jer je on najviše od svih povezan s ostatkom Europe i svijeta.

Slika 3. Povezanost Zračne luke Franjo Tuđman s europskim središtima

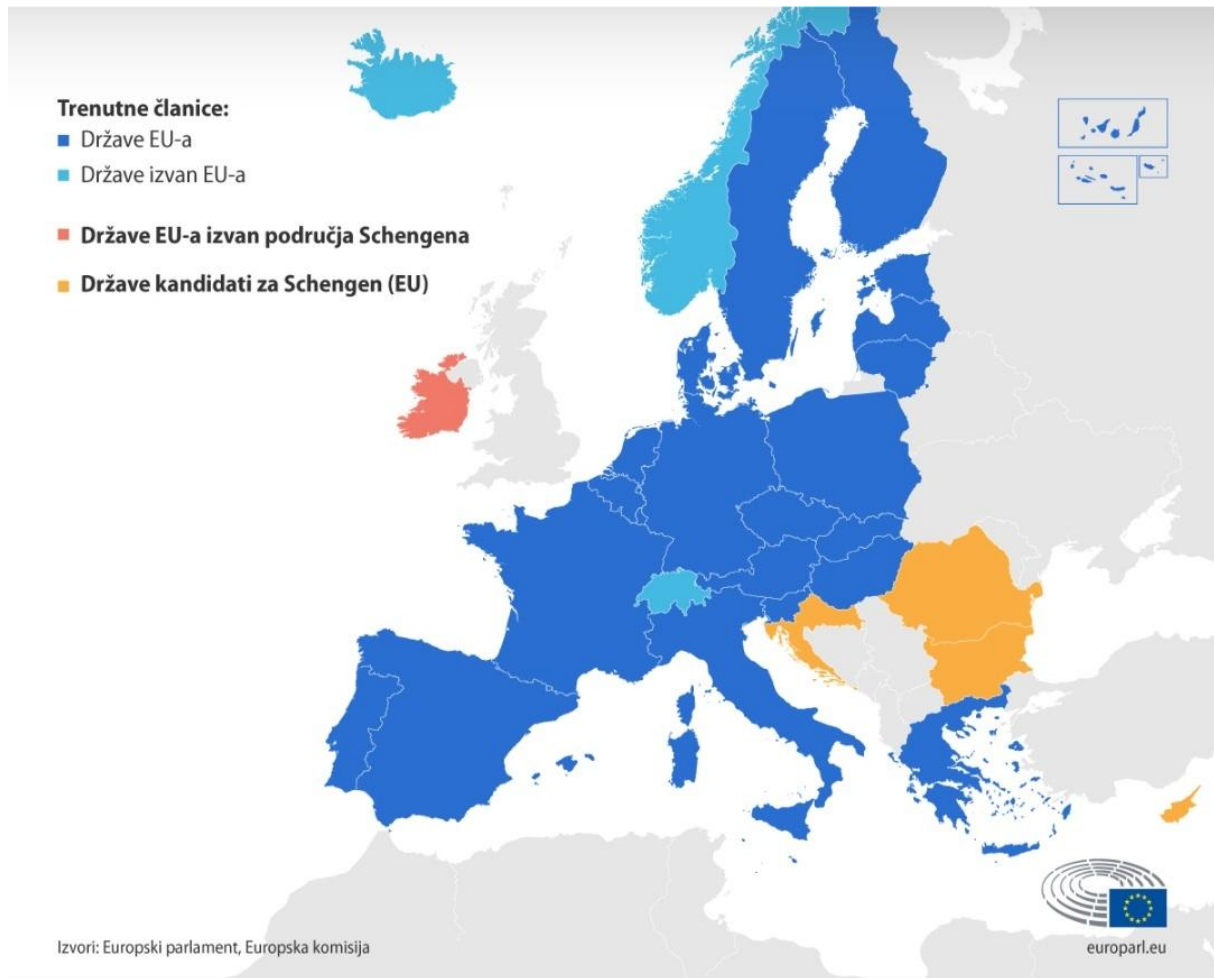


Izvor: (Monografija Zračna luka Zagreb: 50 godina, mrežno izdanje, 2012.)

Slika 3. prikaz je povezanosti ostalih zračni luka sa Zračnom lukom Franjo Tuđman. To je najvažnija zračna luka jer povezuje glavni grad Hrvatske s ostalim glavnim gradovima i turističkim središtima u Europi koji su važni za daljnji razvoj zračnoga prometa i turizma u Hrvatskoj.

S obzirom na daljnji stratejski plan razvoja, Hrvatska ima namjeru ući, po prognozama, 2022. godine u šengenski prostor jer bi joj to omogućilo daljnji razvoj zračnoga prometa za prekogranične kontrole, kriminal, te nezakonite migracije.

Slika 4. Područje Shengena



Izvor: (Schengen vodič za Europu bez granica, mrežno izdanje, 2019.)

Slika 4. prikazuje šengenski prostor na području Europske unije, odnosno trenutne države članice Europske unije koje su u Schengenu, isto tako i države izvan Europske unije u području Schengena. Također prikazuje države koje nisu u EU, a sudjeluju u šengenskom ugovoru i prostoru te kandidate za Schengen u koji ulaze Bugarska, Rumunjska, Cipar i zajedno s njima Hrvatska.

2.4 Zračne luke i zračni prijevoznici u RH

U Republici Hrvatskoj postoji sveukupno devet zračnih luka.

- Zračna luka Brač

Jedna je od devet zračnih luka u Hrvatskoj i smještena je u Bolu na Braču. Zamisao o gradnji prvi puta pojavila se 1990. godine. Tvrtka je osnovana 1992. godine i to je ujedno čini i najmlađim aerodromom za komercijalni zračni let u Hrvatskoj. Otvorena je 1993. godine i svečano ju je otvorio hrvatski predsjednik dr. Franjo Tuđman. Otvorena je radi gospodarskih, turističkih i sportsko-rekreativnih svrha. Otvorena je tijekom cijele godine za prihvata i otpremu putničkih zrakoplova kapaciteta 150 putnika (Zračna luka Brač, 2021).

- Zračna luka Dubrovnik

Prvotno je bila smještena u Grudi u Konavlima, ali zbog premaloga prostora premješta se u Čilipe 22 kilometara od Dubrovnika. Prvo letenje sezonske zračne linije počelo je 1936. godine i bilo je zaustavljeno tijekom Drugog svjetskog rata te nakon godine 1960. Započela je gradnja u Čilipima i nakon premještanja lokacije aerodrom je ponovo stavljen u pokret pod imenom „Aerodrom Dubrovnik“. Tijekom povijesti prolazila je kroz ratna razaranja i pljačke, ali danas je jedna od tri najprometnije zračne luke u Hrvatskoj zbog svoje turističke lokacije, također i zbog svojih kulturno-društvenih sadržaja (npr. snimanje serijala Game of Thrones) (Zračna luka Dubrovnik, 2021).

- Zračna luka Lošinj

Smještena je na otoku Lošinju, registrirana je za domaći i međunarodni promet, a sagrađena je 1985. godine za održavanje svjetskog prvenstva u padobranstvu. Staza je napravljena instrumentalno, to znači za neprecizan prilaz. Naziv za njezinu dužinu je STOL (Short take off and landing). Prioritet Primorsko-goranske županije bio je produljenje i nadogradnja piste tako da može prihvatiti veći broj putnika i tako poboljšati svoju pristupačnost turistima i udvostručiti, ako ne i utrostručiti dolaske i noćenja (Zračno pristanište Mali Lošinj, 2020).

- Zračna luka Osijek

Samo 20 kilometara jugoistočno od Osijeka smještena je zračna luka Osijek u blizini naselja Klisa. Početak gradnje započeo je 1978. s čime su se složile sve tadašnje baranjsko-slavonske općine, a svečano je otvorena 1980. godine. Dva dana nakon otvorenja ostvaren je prvi let prema Zagrebu. Luka se pokazala kao veoma opravdana investicija jer su zrakoplovi za Zagreb letjeli svaki dan, dva puta s Beogradom i nadalje s Pulom, Rijekom, Splitom i Dubrovnikom (kargo terminal). Za vrijeme rata bila je podlegnuta razaranjima i pljačkama, a prvi put kad je stavljena u ponovno poslovanje, bilo je od strane Croatia Airlinesa 1991. godine, let Rijeka- Osijek. Obnovljena je u potpunosti 2001. godine. Uzletno-sletna staza omogućava prihvat i otpremu najvećih putničkih i kargo zrakoplova. Putnička zgrada omogućava protok putnika od 150 do 200 tisuća godišnje (Zračna luka Osijek, 2021).

- Zračna luka Pula

Prvi zrakoplov poletio je sa zračne luke Pula 1911. godine na travnatoj stazi. Isprva su civilni letovi započeli 1924. jer je Austrijanac Paul Kupelweiser htio obogatiti turističku ponudu zbog NP Brijuni te kupio hidroavion koji je ostvario vezu s Trstom, Anconom i Opatijom. Uz potporu lokalnih vlasti aerodrom je nadograđen i otvoren 1989. Omogućivši istovremeni dolazak i odlazak deset zrakoplova s 5.000 putnika uz spremnost za milijun putnika godišnje. Razdoblje rata kao i kod mnogih drugih zračnih luka doveo je zračni promet do stagnacije deset godina tijekom kojih je aerodrom bio uzdržavan od strane Ministarstva pomorstva, prometa i veza. Promet se nastavlja 1999. godine, ali se struktura gostiju potpuno izmijenila i počela primati više Istočnoeuroljana i putnika iz bivšeg Sovjetskog Saveza. Također u godinama koje slijede promijenila se i struktura avio kompanija te su velike čarterske kompanije zamijenile male niskobudžetne koje lete na redovnim linijama. Gledajući razvoj Zračne luke Pula, promet raste i u suradnji s TZ Istre uspijeva približiti Europu Istri (Razvoj zračne luke Pula, 2021.)

- Zračna luka Rijeka

Nalazi se na otoku Krku 1 kilometar od Omišlja. Udaljena je 25 kilometara od centra Rijeke cestovnim prometom i 17 kilometara zračnom linijom za čije potrebe je i izgrađena. Otvorena je za promet 1970. godine. Služi za prihvat i otpremu zrakoplova, putnika i robe u civilnom zračnom prijevozu i školovanje letačkoga osoblja. Opremljena je za prihvat svih vrsta zrakoplova, a predviđena je za dnevno i noćno slijetanje jer je napravljena za precizni prilaz i slijetanje. Uglavnom je povezana s većim dijelom Europe, Osijekom, Splitom i Dubrovnikom (Zračna luka Rijeka, 2021).

- Zračna luka Split

Otvorena je za promet 1966. godine. Smještena je u središtu srednje Dalmacije na predjelu Resnik zapadno od Kaštel Štafilića. Udaljena je od Splita 25 kilometara. Povezuje Dalmaciju s destinacijama u zemlji pa tako i u inozemstvu. Proširena je također i za parkiranje zrakoplova, a 1968. godine već je premašila očekivani broj putnika. Zanimanje turista za paket aranžmane raste, kao i promet u zračnoj luci Split koji je dostigao svoj vrhunac 1987. godine sa sveukupno 1 151 580 putnika i 7 873 zrakoplova. 1988. godine uslijedio je pad prometa uzrokovan političkom krizom, a 1991. godine zračna luka zatvorena je za promet zbog rata. Ponovno je otvorena 1992. godine iako civilni promet nije bio kao prije, ali se promet vojnih zrakoplova povećao. Nakon toga civilni promet nije doživio znatan rast sve do 2000. godine kada je donesena odluka o proširenju i nadograđivanju Zračne luke Split. Razvoj traje do danas, tako je Zračna luka Split druga najprometnija zračna luka u Hrvatskoj (Zračna luka Split, 2021).

- Zračna luka Zadar

Utemeljena je 1968. godine u blizini naselja Zemunika Donjeg, udaljena je 7 kilometara od Zadra i najveća je zračna luka u Hrvatskoj. Svečano otvorenje bilo je 1969. godine i nakon toga zračna luka Zadar doživjela je samo rast zbog svojeg položaja i veličine. Uz to njena uzletno-sletna staza omogućava prihvat zrakoplova u svim vremenskim uvjetima. Specijalizirana je za održavanje i prihvat vatrogasnih zrakoplova kojima je ujedno i matična luka. Ujedno je baza Hrvatskoga ratnog zrakoplovstva i služi za edukaciju i

trening profesionalnih pilota. 1990. godine opljačkana je i razorena tijekom velikosrpske agresije, a 1993. godine oslobođena je i obnovljena za daljnji promet. Zračna luka Zadar povezuje sjevernu Dalmaciju i Liku s ostalim dijelovima Hrvatske kao i s ostatkom Europe. Postala je nezaobilazna točka polaska i dolaska brojnih gostiju koji prepoznaju Zadar i Zadarsku županiju kao atraktivnu turističku destinaciju (50. obljetnica zračne luke Zadar, 2019).

- Zračna luka Zagreb

Prije zračne luke Zagreb grad je imao uzletište Črnomerec i uz to još dva letališta/luke, a to su Borongaj i Lučko (dan danas u funkciji za sportske svrhe). Zbog prevelike potražnje i potrebe za proširenjem 1943. njemačka je vojska u blizini sela Plesa koje se nalazi 10 kilometara jugoistočno od središta Zagreba na području Velike Gorice izgradila aerodrom. Godine 1961 osnovano je poduzeće za aerodromske usluge Zrakoplovna luka Zagreb. Već 1964. zračna luka primila je 140 000 putnika, a godinu dana potom i 170 000 putnika. Kako bi odgovarao povećanom prometu te prihvatu najvećih zrakoplova, aerodrom je proširen i moderniziran. Uzletno-sletna staza produljena je 1966. na 2864 m i proširena na 45 m, proširene su ruralna staza i stajanka, te je izgrađena nova upravna zgrada s kontrolnim tornjem, a iste je godine Zrakoplovna luka Zagreb preimenovana u Aerodrom Zagreb. Najveća i najznačajnija zračna luka nazvana je po prvom hrvatskom predsjedniku dr. Franji Tuđmanu 2016. godine. Civilnog je i vojnog karaktera zbog toga što su uz nju smještene vojarna „Pukovnik Marko Živković“, Hrvatska kontrola zračne plovidbe i Zrakoplovna tehnička škola Rudolfa Perešina. Postoje stari terminal koji služi za kargo promet i novi terminal „Franjo Tuđman“ koji služi za putnike (Zračna luka Franjo Tuđman, 2018).

Slika 5. Zračne luke u Hrvatskoj



Izvor: (Leksikografski zavod Miroslav Krleža, mrežno izdanje, 2021.)

Slika 6. prikazuje zračne luke u Hrvatskoj i njihov položaj zajedno s manjim zračnim aerodromima koji služe za istovare i utovare roba i ostalih dobara, a u nekim slučajevima i za prijevoz ljudi ili vojske.

3. Zračni promet i turizam

Turizam i zračni promet povezani su od početka pojave prvih putovanja i pojave prvoga aviona. Usko su povezani zbog međusobno jakog utjecaja, pogotovo u suvremenom svijetu, njihova isprepletenost pojavljuje se u svim zemljama pa tako i u Republici Hrvatskoj i određena je kao nositelj jednoga dijela razvitka zemlje. Zračni promet jedan je od pokretača razvoja turizma i u nekim zemljama dominantan je oblik prijevoza. Putnicima su brzina, udobnost, sigurnost, a u novije vrijeme i zaštita okoliša postale među najbitnijim kvalitetama u prometu, pa tako i u zračnom prometu nema iznimke te tome treba težiti u daljnjem razvoju.

3.1 Međuovisnost zračnoga prometa i turizma

Promet je jako važan za razvoj turizma jer rješava problem svladavanja velikih udaljenosti, time čini turističke destinacije pristupačnije i lako dostupnije za posjetitelje bilo zbog poslovnih, obiteljskih ili turističkih razloga za putovanjem. Danas se odnos uzajamne povezanosti između prometa i turizma najbolje ogleda u činjenici da vremenski i sadržajno usklađeno investiranje u prometni i turistički kapacitet daje veće financijske učinke od učinaka koji bi se ostvarili zasebnim ulaganjem jednakoga kapitala u jednu i u drugu djelatnost. Ova pojava poznata je pod nazivom sinergijski učinak i zaslužuje uvažavanje prilikom investiranja u prometne i turističke kapacitete. Zračni promet u svim dijelovima svijeta osim u Europi ima najveći udio po korištenju od strane turista koji biraju prijevozno sredstvo dolaska do destinacija. Promet je također jedna od visokih odrednica za razvoj turističkoga proizvoda, prometna usluga određuje do te mjere da nekvalitetna prometna usluga može značiti “propast“ turističkoga proizvoda koji nudi turistička destinacija.

(Mrnjavac, 2006.)

Specifične značajke prometne usluge jesu (Mrnjavac, 2006.) :

- visoka cijena,
- sezonalnost,
- međuovisnost,
- utjecaj na društvo,
- utjecaj vanjskih čimbenika.

Destinacije s atraktivnijim turističkim proizvodima susreću se s većim prometnim problemima, stoga je u sklopu prihvatnoga potencijala destinacije potrebno utvrditi odgovarajući prometni kapacitet (Mrnjavac , 2006.).

Međusoban razvoj zračnoga prometa i turizma može se podijeliti u 4 faze (Bieger i Wittmer, 2006.):

- Turizam kao zanemaren posao

Planirani i redovni zračni prijevoz započeo je nakon Prvog svjetskog rata poštanskim uslugama i uslugama primarno namijenjenim za poslovne ljude. No, vrlo rano, već tridesetih godina s pojavom većih zrakoplova poput DC2 i DC3, slobodno vrijeme i turistički promet postaju element putničkoga portfelja.

- Turizam kao dodatan posao

Nakon Drugog svjetskog rata zračne kompanije su se sve više oslanjale na prihode putnika koji proizlaze iz turizma.

- Specijalizacija za turizam

S razvojem zrakoplova većih dimenzija pojavila se nova dimenzija turizma i razvoja zračnoga prometa. Nova generacija zrakoplova omogućila je niže cijene karata zbog ostvarenih ušteda, a zračni prijevoznici morali su se još više oslanjati na slobodno vrijeme i turističko tržište kako bi popunili nove kapacitete.

- Međuovisnost turizama i prometa

Posljednja faza razvoja dogodila se na temelju deregulacije industrije zračnoga prometa osamdesetih godina u Sjedinjenim Američkim Državama i devedesetima u Europi. Pojavljuje se novi poslovni model zrakoplovnih kompanija, čarter, niskotarifne zračne kompanije. S njihovim letovima, između ponekad perifernih zračnih luka, po vrlo povoljnoj razini cijena ova nova vrsta zračnoga prometa privukla je ogromne prometne tokove. Novi oblici turizma poput individualnoga, kratkoga turizma, gradskoga turizma ili posjeta prijateljima i rođacima temelj su za razvoj ove nove ponude u zrakoplovnoj industriji. Niskotarifni prijevoznici zamjenjuju tradicionalne zračne usluge na mnogim kratkim dionicama.

Zračni je promet neelastične prirode zbog toga što je za njegovu izvedbu potrebna velika površina i zbog toga je zračni promet usko povezan s cestovnim, jer zbog potrebe za velikim kapacitetom koji je potreban za aerodrom, zračne luke su izgrađene minimalno 10 kilometara od gradskih središta. Unatoč tome zračna industrija doprinijela je globalizaciji, a turizam učinila fenomenom.

3.2 Suvremeni trendovi u zračnom prometu

Stvar koja je napravila nedavni suvremeni trend u zračnom prometu je stvaranje niskobudžetnih letova koji su omogućili da putovanja budu pristupačna svim putnicima bez obzira na njihovu platežnu moć. Pojam niskobudžetnih kompanija koristi se u zrakoplovnoj industriji i ukazuje na zrakoplovne kompanije koje posluju s manjim operativnim troškovima za razliku od njihovih konkurenata (Krajnović, Nekić, Bosna, 2016).

Niskobudžetne kompanije su one koje su odlučile smanjiti svoje operativne troškove kao što su osnovna ponuda, internetske rezervacije, uporaba sekundarnih zračnih luka, minimalna radna snaga, niži sustav nadnica, niža stopa sindikalizma među zaposlenima, kratkom okretu na tlu i jedna klasa sjedenja što omogućuje više mjesta u avionu i više korisnika koji mogu koristiti isti let, što kao i sve ostalo ušteduje niskotarifnim kompanijama njihovu zaradu i investiciju. Koriste se različitim strategijama kako bi privukli što više korisnika. Osim zbog cijene teže i različitosti svog proizvoda, dok je glavni fokus uvijek na cjenovnoj vrijednosti. Korisnici niskobudžetnih letova uglavnom su mladi ljudi (studenti) i stariji (umirovljenici) ljudi koji uglavnom uz sigurnost i brzinu najviše uzimaju u obzir cijenu putovanja. No, kompanijama počinju biti sklonije i obitelji s djecom koje ga koriste za posjete obitelji i u razne turističke svrhe. Za razliku od niskobudžetnih korisnika još uvijek postoje vjerni korisnici tradicionalnih zrakoplovnih kompanija koje za višu cijenu opravdavaju sigurnost, udobnost, brzinu, klasu i sve što standardi u običnim aviokompanijama pružaju. Niskobudžetne kompanije uz plan za turiste omogućuju i poslovne putnike te se tako šire na poslovnom tržištu. Za daljnji razvoj zračnoga prometa bio bi idealan način poslovanja sjediniti poneka obilježja niskobudžetnih zrakoplovnih prijevoznika i tradicionalnih zrakoplovnih prijevoznika kako bi se razvio bolji model poslovanja, kako za korisnike tako i za pružatelje usluge (Gašparović, Jakovčić, Vrbanc, 2011.).

Tablica 2. Glavne razlike niskotarifnih i tradicionalnih zrakoplovnih prijevoznika

KARAKTERISTIKE	NISKOBUĐŽETNIH ZRAČNI PRIJEVOZNICI	TRADICIONALNI ZRAČNI PRIJEVOZNICI
Obilježje	Niske cijene	Cijena i usluga
Cijena	Jednostavna strukturna cijena	Složena struktura cijena
Distribucija	Internet, direktni booking	Internet, direktni booking i prodaja putem putničkih agencija
Prijava (Check in)	Nema karata	Nema karata, IATA ugovor o kartama
Aerodrom	Većinom sekundarni	Primarni
Mreža	Point-to-point	Hube-and-spoke
Klase	Jedna klasa	Više klasa
Tijekom leta	Plati za više	Dodaci su besplatni
Upotreba zrakoplova	Vrlo intenzivna	Prosječno intenzivna
Tip zrakoplova	Jedan tip	Više tipova
Vrijeme opsluživanja	25 minuta	Sporo, u prosjeku 1h
Proizvodi	Jedan proizvod	Više integriranih proizvoda
Sekundarni prihod	Oglašavanje, onboard prodaja	Fokusirani na primaran proizvod
Sjedenje	Stisnuto	Fleksibilno, rezervacije
Korisnička podrška	Loša	Pouzdana usluga
Operacijske aktivnosti	Fokusirani na letenje	Proširena (održavanje, teret)
Ciljana skupina	Turisti	Turisti i poslovni ljudi
Posada	Minimalna	Potpuna

Izvor: Dobruszkes, 2006.

Tablica 2. prikazuje razlike između niskobudžetnih i tradicionalnih zračnih prijevoznika koje su više utjecale na razvijanje niskobudžetnih letova, najviše zbog razlika u cijeni, ali i u drugim pogodnostima koje nude. Isto tako prikazuje da tradicionalni zračni prijevoznici opstaju zbog kvalitete usluge i rasprostranjenosti koje su zauzeli na nebu zbog većeg vremena adaptacije i razvoja koji su imali. Međutim s vremenom i tehnološkim napredcima niskobudžetni zračni prijevoznici napredovali su drastičnom brzinom i još je malo vremena ostalo kada će napokon dostići razinu koju imaju tradicionalni zrakoplovni prijevoznici.

Dinamični razvoj niskobudžetnog zračnog prijevoza u Republici Hrvatskoj ogleda se u činjenici njegova, iz godine u godinu, sve većega korištenja. Pri tome valja istaknuti kako niskobudžetni zračni prijevoz ima sve veće značenje i u zračnom prometu i turizmu Primorske Hrvatske (Gašparović, 2011.).

Niskobudžetni zračni prijevoznici danas posluju u svih sedam zračnih luka RH. Najnoviji trend koji je u današnje vrijeme napravljen s obzirom na situaciju uzrokovanu Covidom-19 je takozvani "Common pass". Ohrabrujuća je vijest da je nakon dva uspješna testa implementirana nova aplikacija "Common Pass", koja u digitalnom obliku standardizira Covid-19 test i pomaže putnicima, ali i zaposlenom osoblju na kontrolama prolaska putnika u zračnim lukama da lakše, brže, jednostavnije i sigurnije zadovolje sve potrebne procedure i formalnosti, od prijave putnika na let do ulaska u zemlju u koju je zrakoplov sletio. Prvi transatlantski "Common Pass" testiran je na letu United Airlinesa iz zračne luke Heathrow u Londonu do zračne luke Newark Liberty International u New Jerseyu, na kojem su letjeli volonteri. Jedan od ciljeva implementacije navedene aplikacije u poslovanje zrakoplovnih kompanija jest unificiranje Covid-19 testova na međunarodnoj razini u digitalnom obliku, kako bi se izbjegle različite papirnate potvrde negativnih Covid testova, različitih govornih područja, drugačijih metoda testiranja, gubitka papirnate dokumentacije i svega što je bilo vezano uz prethodni standardni način praćenja zdravstvenoga stanja putnika na letovima. Inventivno rješenje omogućuje da putnik preuzme aplikaciju na svoj mobilni uređaj i s njom odlazi u laboratorij na testiranje, pri čemu aplikacija podupire različite tipove testova. Putem "Common Passa" putnik ulazi u sustav laboratorija i povlači rezultat svog testa u aplikaciju. U planu su brzi testovi kako bi putnici već 30 minuta nakon testiranja mogli učitati svoj rezultat. Intencija je da što veći broj laboratorija diljem svijeta uđe u sustav akreditiranih i licenciranih testnih stanica za ovaj program (Puškar, Marković, Ajdinović, 2020).

Budućnost putovanja zrakoplovom usko je vezana uz ovakve inovativne aplikacije koje svojim prednostima vraćaju sigurnost u putovanje zrakoplovima, s obzirom na to da su u javnom prostoru često prisutne polemike zbog potencijalne lakoće zaraze tijekom boravka u zrakoplovima (skućeni prostor u kabini, blizina suputnika, ventilacija, itd.), zračnim lukama, posebno prilikom gužvi kod registracije putnika, preuzimanja prtljage i slično. (Puškar, Marković, Ajdinović 2020).

3.3 Važnost za gospodarstvo države

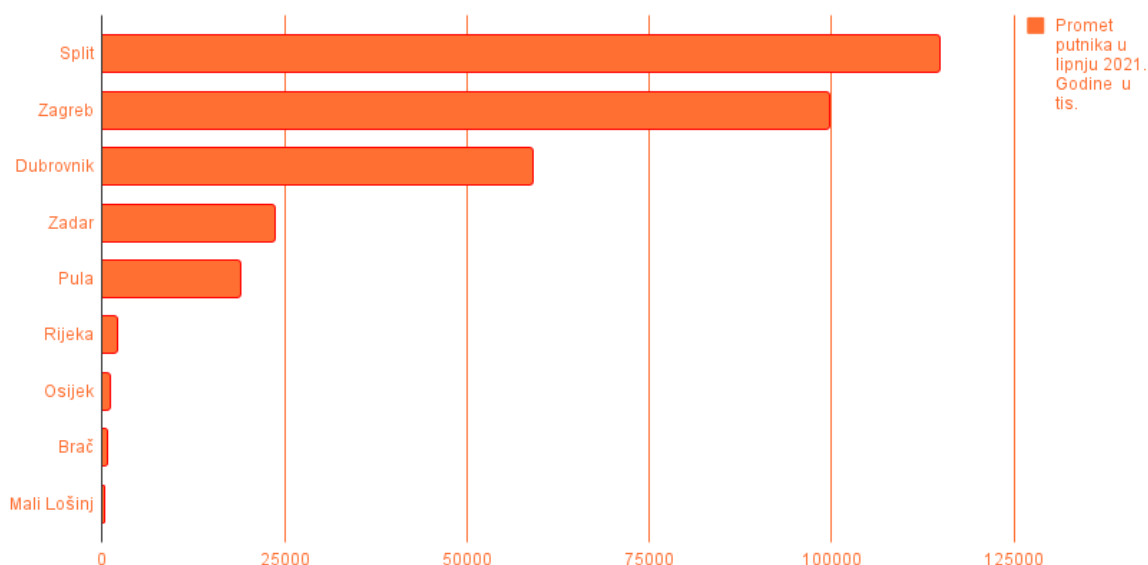
Zračni promet je kroz godine sve više napredovao zbog tehnoloških napredaka i razvoja općenito kada je dostigao svoj vrhunac u tehnologiji. Zračni promet i tehnologija koja se do danas usavršava i ulaže u njega bitan je faktor za gospodarstva zemlje. Postao je jedan od značajnih modela prijevoza putnika, pošte i robe, iako je najosjetljiviji od svih prometnih grana na ekonomske i energetske krize, ratne sukobe i teroristička djelovanja pa u zadnjem slučaju i pandemije. Tijekom zadnjih 10-ak godina, ne računajući zadnje tri godine zbog SARS-CoV-2, zračni promet bilježio je konstantan rast, a njegova ekspanzija u turističke svrhe rasla je iz godine u godinu. Da bi zračni promet imao gospodarski značaj u bilo kojoj državi, potrebno je pobrinuti se i za infrastrukturu cijele države, kao i smještajne kapacitete koji bi omogućili pun kapacitet iskorištenja zračnoga prometa za gospodarstvo i rast. Države kojima primarne djelatnosti ne ovise o turizmu mogu si priuštiti lošiju zračnu povezanost, ali ako primarni izvor svojih prihoda primaju od turizma, trebali bi se potruditi da njihov razvoj investira u sveukupnu infrastrukturu. Zbog povezivanja s dalekim destinacijama koje mogu pružiti dodatne izvore dobara i putnika zrakoplovna industrija uvelike poboljšava ostale industrijske grane. Promet je zaslužan za globalizaciju. To se odnosi na razmjenu osnovnih elemenata proizvodnje - sredstava za rad i predmeta rada, ali još više na razmjenu intelektualnoga 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 (Mrnjavac, 2006.).

Prema informacijama koje su dane od raznih zavoda i izvora, te istraživačkih radova može se zaključiti da zračni promet velikim dijelom utječe na gospodarstvo te je važan aspekt koji sudjeluje u poboljšanju BDP-a svake zemlje.

Uzimajući u obzir pandemiju koja je uzrokovala znatan pad u avionskom prometu i općenito zaustavila cijeli svijet 2020. godine U Hrvatskoj je u lipnju 2021. ukupan promet putnika u hrvatskim zračnim lukama iznosio je 320 tisuća ili 285,4% više nego u lipnju 2020., kada je ostvaren promet od samo 83 tisuće putnika zbog širenja bolesti COVID-19. Za usporedbu, u lipnju 2019. ostvaren je promet od 1 556 tisuća putnika. U lipnju 2021. ostvareno je 20,6% prometa putnika iz lipnja 2019. (DZS, 2021.) .

Bez obzira na vanjske uvjete i poteškoće u kojima se zemlja zatekla sa prvim naznakama na bolje i ukidanjem mjera kotači su se opet zavrtili i ljudi su pokazali da ne mogu bez putovanja i utvrdili da je zračni promet od velikog značaja za gospodarstvo svake zemlje.

Grafikon 3. Promet putnika u zračnim lukama u lipnju 2021. Godine u tisućama.



Izvor podataka: (DZS,2021.)

Grafikon je obrada autora po podacima iz državnog zavoda za statistiku za promet putnika u zračnim lukama u lipnju 2021. Godine u tisućama.

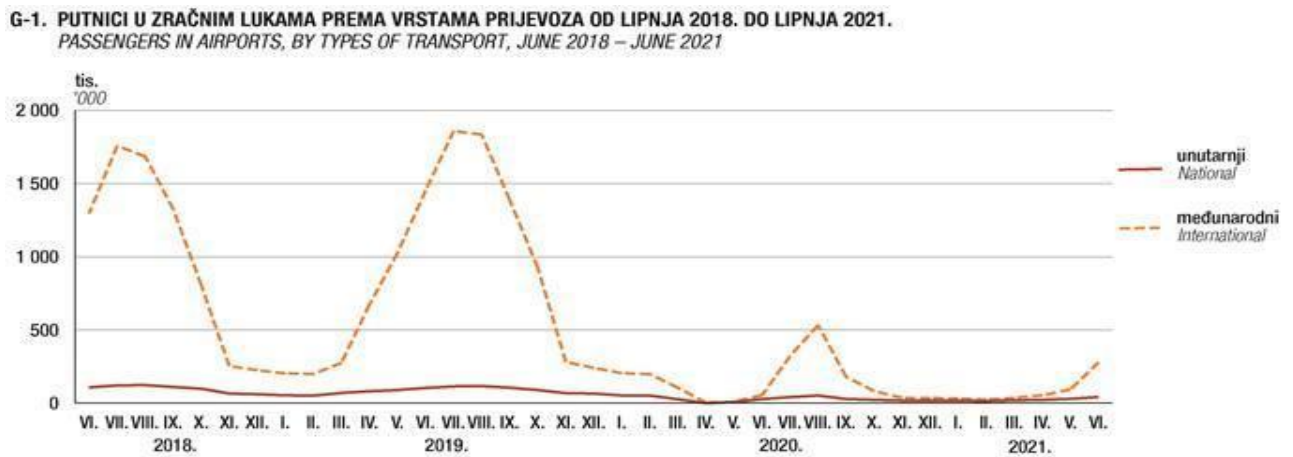
Grafikon 3. Prikazuje promet putnika u zračnim lukama 2021. Godine u tisućama što daje vizualni grafički prikaz koliko je putnika putovalo zračnim prijevozom i u koje zračne luke Hrvatske za vrijeme najveće sezonalnosti u razdoblju Coronavirusa.

3.4 Pregled zračnoga prometa u svijetu

Zračni promet u svijetu postao je svjetski fenomen od same pojave zrakoplova kada se čovjek prvi put vinuo u nebo. S pojavom aviona i njihovim brzim razvojem i brojnosti na nebu počela su se osnivati razna udruženja i kontrole kako bi se lakše mogli organizirati i koordinirati letovi te izbjeći razne nesuglasice i neslaganja. Povijesno gledano, zračni se promet razvijao pod okriljem i kontrolom državnih vlasti. To je u Europi u velikoj mjeri podrazumijevalo monopol nacionalnih prijevoznika i javnu upravu, odnosno javno vlasništvo nad zračnim lukama. U skladu s tim razvijao se i međunarodni zračni promet koji se temelji na međudržavnim bilateralnim ugovorima uz osobito strogu kontrolu pristupa tržištu i pravila vlasništva prijevoznika. Takva rascjepkanost na nacionalna tržišta i nepostojanje pravog tržišnog natjecanja bili su u sve većem neskladu s rastućim životnim standardom i s time povezanom sve većom potražnjom za zračnim prometom (Europski parlament, 2021). Ukupni broj putnika prevezenih u zračnom prometu u 2018. dosegao je gotovo 1 milijardu na razini EU-27. Među državama članicama EU-27, Njemačka je u 2018. zabilježila najveći broj putnika (222 milijuna), a slijede je Španjolska (221 milijun) i Francuska (162 milijuna). U te tri zemlje i Italiji prevezeno je 58% od ukupnoga broja putnika u zračnom prometu u svih 27 država članica. (Taj udio ne može se izračunati na temelju vrijednosti za EU-27 jer u njoj nema dvostrukog brojanja, odnosno isti se putnici ne broje i na odlasku i na dolasku na nacionalnim letovima i međunarodnim letovima unutar područja EU-27.) S druge strane, Slovenija je zabilježila najmanji broj putnika – 1,8 milijuna. Pola zračnoga prijevoza putnika činili su letovi izvan područja EU-27 (50%), dok je nacionalni prijevoz činio 16 % prijevoza, a međunarodni prijevoz unutar područja EU-27 činio je 34% prijevoza. U gotovo svim državama članicama EU-27 dominira međunarodni prijevoz unutar područja EU-27, s udjelima od 37% (Francuska) do 76% (Luksemburg). Iznimke su Francuska, Irska, Cipar, Nizozemska, Slovačka i Slovenija, gdje je udio prijevoza izvan područja EU-27 veći od udjela međunarodnog prijevoza unutar područja EU-27. Najveći udio prijevoza izvan područja EU-27 zabilježen je u Cipru (60%), a najmanji u Luksemburgu (24%). U svim državama članicama EU-27 udio nacionalnoga prijevoza bio je niži i od udjela međunarodnoga prijevoza unutar područja EU-27 i od udjela prijevoza izvan područja EU-27. Najveći udjeli nacionalnoga prijevoza zabilježeni su u Italiji (21%), Švedskoj (20%), Francuskoj (19%), Španjolskoj (18%) i Grčkoj (16%) (Eurostat, 2018.).

Prema podacima za 2018. godinu može se zaključiti da zračni promet dominira u razvijenim dijelovima svijeta i tako utječe na globalan razvoj samih zemalja pa čak i pomaže zemljama u tranzitu da poboljšaju svoj status razvoja i svoj BDP.

Slika 6. Putnici u zračnim lukama prema vrstama prijevoza od lipnja 2018. do lipnja 2021.



Izvor:(DZS, 2021.)

Slika 6. prikazuje unutarnji i međunarodni promet putnika u zračnim lukama prema vrstama prijevoza od lipnja 2018. do lipnja 2021. u tisućama prema Džavnom zavodu za statistiku gdje se vidi sezonalnost u ljetnim mjesecima u zračnim lukama Republike Hrvatske prema putnicima koji kroz njih prolaze.

4. INOVACIJE U ZRAČNIM IZLETNIČKIM TURAMA U SVIJETU

Pod pojmom inovacija po definiciji smatra se proces „inovacije“, obuhvaća tehnološki razvoj izuma u kombinaciji s tržišnim predstavljanjem tog izuma krajnjim korisnicima usvajanjem i difuzijom, a inovacijski proces je iterativan u prirodi i stoga automatski uključuje prvo uvođenje inovacije i ponovnog uvođenja poboljšane inovacije (Garcia i Calantone, 2002).

Inovacije u zračno izletničkim turama pojavljuju se u svijetu s pojavom zračnih letjelica koje su se razvile u avione, helikoptere i druge letjelice na nebu koje se danas koriste kao pokretači turističkih kretanja, a isto tako turističkih atrakcija.

4.1. Pojava inovacija u izletničkim turama

Inovacije u zračno-izletničkim turama sežu daleko u povijest kad su se prvi letovi obavljali balonima i oni su bili u prvom planu sve do Drugog svjetskog rata u gospodarske, a ponekad i u ratne svrhe (balon i Zepellin). Baloni su nazvani i zračnim brodovima zbog svoje veličine i dužine putovanja, mogli su proći 10 000 kilometara bez slijetanja. Sve što ima svoje prednosti, ima i svoje nedostatke, pa su baloni postali nesigurni zbog osjetljivosti na vjetar, oštećenja balona, sporosti, zapaljivosti, te su bili zamijenjeni novim tipom letjelice, a to su avioni. Zanimljivo je činjenicu da su se baloni prestali koristiti u transportne ili vojne svrhe nastavili su biti ključan dio za turizam i nove kreacije u zračno izletničkim turama. Leteći na plin koji je lakši od zraka (vodik, helij) ili topli zrak, baloni se tako vinu u zrak i ostaju tamo sve dok pilot ne odluči pustiti normalan zrak unutar balona za slijetanje. Danas se baloni koriste radi meteoroloških svrha, znanstvenih istraživanja viših slojeva atmosfere i za športske letove i natjecanja (balonstvo). Inovacije se javljaju i u avionskim turama kao što su putovanja privatnim zrakoplovima za turiste veće platežne moći koji se odlučuju za tu opciju iz poslovnih razloga ili radi zajedničkog putovanja. Slijedeći primjer privatnih putovanja, javljaju se i panoramski letovi koji se održavaju u manjim zrakoplovima i s ciljem obogaćivanja turističke ponude zemlje koja omogućuje panoramske letove. Pojavljuju se i letovi koji imaju točan cilj putovanja bilo iz turističkih ili drugih razloga to su letovi s turistima s posebnim zahtjevima. Zračni promet raširio je svoje mogućnosti i spojio let, rekreaciju i sport u isto te se pojavila nova inovacija zračnoga prometa u rekreativno-sportske svrhe u turističkoj destinaciji. Ljudima nebo nije bilo dovoljno pa se čovjek vinuo i u svemir, te je nakon znanstvenih proučavanja i odrednica koje se poštuju nastao i svemirski turizam (Aktivni turizam, 2016).

4.2 Inovativnosti izletničkih tura u svijetu

U svijetu postoji najviše inovacija u izletničkim turama u zraku, također svaka država želi ostaviti svoj dojam originalnosti i unikatnosti u turističkoj ponudi, a za to su najzaslužnije inovacije koje mogu poboljšati njihov status i tako unaprijediti državu ekonomski, turistički i sociološki.

Država koja je postala poznata zbog korištenja inovacije balona u turizmu je Turska. U gradu Kapadokya vremenski uvjeti na tom području dopuštaju da 300 dana u godini vožnja balonom može biti nesmetana uz predivan geografski položaj koji pruža turistima zadovoljstvo uživanja u prirodnim ljepotama i nezaboravnom događaju. Vožnja balonom traje 45 minuta, a cijena je oko 200 eura tako da su baloni od velike važnosti za ekonomiju i razvoj turizma na tom području (Kapadokija-čudesna priroda i let balonom, 2022).

Letovi privatnim zrakoplovima postali su popularni u novije doba zbog svoje dostupnosti i usluge koje pružaju. Mogu se koristiti u razne svrhe, a najviše za poslovna putovanja. Privatni zrakoplov omogućava intimniju atmosferu tijekom putovanja, kvalitetniju uslugu zbog bogatije ponude, ugodnu komunikaciju među putnicima, a manje dimenzije zrakoplova omogućuju pristup manjim zračnim lukama (Mrnjavac, 2012).

Top sedam tvrtki u svijetu koje su najbolje za privatna putovanja su NetJets, VistaJet, Wheels Up, Jet Linx, XO, Flexjet, Magellan Jets (La Patiala, 2021).

Privatno putovanje najčešće se naplaćuje po satu ili samom letu, ovisi kako kod kojeg avioprijevoznika, a cijene se kreću u rasponu od 2000\$ do 18000\$, naravno što je cijena manja, zrakoplov i usluga su lošiji, a što je cijena veća, veći je zrakoplov i bolja je usluga (Private jet Share, 2022).

Panoramski letovi također se uklapaju u niz inovacija koje su osmišljene, takvi letovi su najčešće u manjim zrakoplovima i baziraju se na prirodnim ljepotama koje zemlja koja organizira takva putovanja može ponuditi. Uglavnom, ovakvi letovi lako su izvedivi zbog kratke uzletno-sletne staze i sve ovisi o potražnji turista. Let može obavljati lokalni avio-prijevoznik, privatni helikopteri ili sportski avioklub (Future air, nema dat.).

Postoji par letova koji su svjetski poznati, a to je let u Južnu Auroru sa zrakom na Novom Zelandu, letenje helikopterom iznad Grand Canyon-a u SAD-u, izbliza Mount Everest te let iznad najvećega vodopada u Venezueli.

Slika 7. Let u Južnu Auroru sa zrakoplovom na Novom Zelandu



Izvor:(Stranica za luksuzne letove i putovanja, nema dat.)

Slika 7. prikazuje predivan prizor koji se može vidjeti na luksuznom letu u Južnu Auroru sa zrakoplovom s Novog Zelanda. Let je u svrhe transporta, ali i obogaćuje doživljaj za koji je potencijalni klijent ili potrošač spreman dati više novaca radi odličnog iskustva i pogleda.

Postoje i letovi koji su dosta slični privatnim letovima, ali razlika je što imaju manju cijenu od pravih privatnih letova i imaju određenu svrhu kao što je snimanje, fotografiranje, istraživanje prirode, padobranski skokovi, itd. Također ih održavaju manji avioprijevoznici ili sportski avioklubovi te helikopteri zbog veće okretnosti, tj. manevarskih svojstava koji omogućuju bolji prilaz i manje uzletno-sletnih mjesta pa su pogodniji za ovakvu vrstu letenja.

Letovi su spojeni i sa sportom pa postoje i rekreativno-sportske svrhe letova koji obogaćuju turizam određene destinacije svojim kompetitivnim i inovativnim duhom.

Postoje:

- Aerobatika - praksa letačkih manevara koja se sastoji od pozicija i stavova zrakoplova koje se ne koriste u normalnom letu, vrlo je avanturistički sport za one koji vole letenje i izazove. Još se naziva zračna akrobacija (Aerobatika, nema dat.)

- Baloniranje - sport koji uključuje letenje balonima. U većini sportova bitna je brzina, no ovdje to nije slučaj. U ovom sportu cilj je provjeriti točnost leta, a cilj je navigacija balona i to što bliže fiksnoj ciljanoj točki na tlu. Drugi popularan oblik je utrka Hare and Hounds gdje prvi balon zec prvi uzlijeće, a drugi baloni su goniči. Zec slijeće na bilo koje mjesto, a oznaka iz ostalih balona mora biti bačena bliže mjestu slijetanja zeca za odluku o pobjedniku. (Baloniranje, nema dat.)
- Utrke dronova - utrke bespilotnih letjelica u kojima piloti letjelica nastoje izgraditi iznimno brze i okretno multi-rotore kako bi što brže letjeli oko zadane staze, za to koriste First Person View (FPV) sustave koji omogućuju praćenje dronova kao da piloti zapravo sjede u kokpitu. Natjecanju se može pridružiti bilo tko s dronom i valjanom opremom te voljom za natjecanjem (Utrke dronova, nema dat.).
- Zračne utrke - sport za trkače zrakoplove. Utrke mogu biti za određeni smjer ili preko zemlje ovisno o dogovoru i organizaciji. Takva vrsta utrke, pogotovo preko zemlje, okuplja masu ljudi na punktovima koji su određeni unaprijed i ti punktovi postaju turistička odredišta u tim periodima (Zračne utrke, nema dat.).
- Klizanje (eng. Gliding) - let avionom bez motora. Let može trajati satima ne koristeći ništa osim snage zraka kao ptica. Poznatije je i kao jedriličarstvo (Klizanje, nema dat.).
- Letenje zmajem - jedan je od popularnih sportova u zraku, može biti na motorni pogon ili nemotorni, motorni se upotrebljava za panoramske letove, a nemotorni se koristi više u sportske svrhe jer je cilj ostati što duže u zraku upravljajući zmajem pazeći na strujanje zraka, i to ga čini jednim od zahtjevnijih sportova u zraku (Letenje zmajem, nema dat.).
- Padobranstvo - popularan zračni adrenalinski sport koji se sastoji od aviona ili helikoptera koji se uzdiže na 2500-4000 metara ovisno o lokaciji. Skok traje 10-25 minuta što je ujedno i panoramski let u turističke svrhe. Izvodi se padobranski skok u tandemu, gdje je iskusni skakač (instruktor) privezan za neiskusnoga skakača (turista) te on upravlja padobranom tako da turist može uživati u dojamu i adrenalinu bez bilo kakvog straha (Padobranstvo, nema dat.).

- Padobransko jedrenje (paraglajding) - jedan je od zabavnijih i sigurnijih načina da se doživi let. Pripada ekstremnim sportovima i jedan je od najmlađih zrakoplovnih sportova jer je planinarima i alpinistima bio najlakši način za spuštanje natrag u dolinu. Ovaj sport se zadnjih godina brzo širi zato što ne zahtijeva prevelika financijska sredstva, ali bez uvježbavanja i kontrole instruktora velika je šansa za nesreću jer svaki nalet vjetra i turbulencija mogu ugroziti sigurnost. Usprkos negativnim stranama padobransko jedrenje je odličan način da se iskuse ljepote prirode i doživljaj za pamćenje (Padobransko jedrenje, nema dat.)
- Wingsuit flying - također je jedan od ekstremnih zračnih sportova koji se oslanja na upotrebu specijalnoga kombinezona koji se naziva Wingsuit, vjeverica ili ptica odijelo. Ovaj kombinezon sastoji se od dva krila za ruke i krila za noge koji, podržani upotrebom najlonskih ćelija na napuhavanje, povećavaju površinu padobranca kako bi povećali podizanje i omogućili mu da leti impresivne vodoravne udaljenosti sporijom brzinom spuštanja, čime se povećava njihovo vrijeme u slobodnom padu. Za one koji se žele baviti ili isprobati ovu vrstu letenja potrebno je pod obvezno proći trening. Zahtijeva se da turist ima minimalno 200 slobodnih skokova padobranom kako bi mogao preći na wingsuit, tako da je to sport koji se najmanje može koristiti u turističke svrhe, ali ako turist ima dovoljno vremena i volje da se educira i dobije certifikat, proći će nezaboravno iskustvo na destinacijama koje to omogućuju (Wingsuit flying, nema dat.)
- Canopy flying (hrv. pilotiranje nadstrešnice) - poznato i kao Swooping; uključuje padobranca koji izvodi padobranski skok iznad malih voda. Uključuje padobranske manevre koji se izvode tik iznad razine vode prije momenta slijetanja i nije baš poznat kao turistička aktivnost, ali može u svakom slučaju biti turistička atrakcija koju zemlja može iskoristiti (Canopy flying, nema dat.)

Slika 8. Zračni sportovi



Izvor: (Zračni sportovi, mrežno izdanje, nema dat.)

Slike su obrada autora rada.

Slika 8. Prikazuje zračne sportove koji postoje u Svijetu i Hrvatskoj.

Osim sportova iznimno je bitno spomenuti svemirski turizam koji je najnovija inovativna izletnička tura koja je postala aktualna u 21. stoljeću. Nakon što je čovjek svladao nebo njegove granice su se pomakle i odlučio je istražiti svemir. Nakon godina istraživanja i shvaćanja malog dijela svemira u ponudu turizma stavljeni su i svemirski letovi. Takva vrsta letova uglavnom je za ljude velike platežne moći zbog skupe opreme, edukacije, letjelice i goriva koje je potrebno opskrbiti. Za takvu vrstu putovanja/izleta cijena iznosi minimalno 50 milijuna dolara. Zbog velikoga interesa, unatoč prevelikoj cijeni, utemeljena je svemirska putnička agencija Space Adventures u SAD-u, a njezin ured i gdje se obavljaju putovanja nalazi se u Moskvi. Nudi razne programe poput misija Orbitalni svemirski let na Međunarodnu svemirsku postaju, kružne Mjesečeve misije oko Mjeseca, letove bez gravitacije, programe osposobljavanja kozmonauta, programe osposobljavanja za svemirske letove i rezervacije za buduće suborbitalne letjelice (Space adventures, 2021).

4.3 Budućnost zračnih izletničkih tura u svijetu

Gledajući kroz povijest zračni promet napreduje brže nego bilo koja druga grana prometa, a sve to zahvaljujući tehnologiji. Budućnost zračno izletničkih tura u svijetu u velikom dijelu ovisi o tehnologiji i što ona može napraviti za razvoj. Početak za budućnost zračno izletničkih tura napravili su pametni telefoni zbog toga što u omogućili laku dostupnost informacija i različitih aplikacija. Postoje aplikacije koje pomažu korisnicima za što brže pretraživanje letova po povoljnijim cijenama i lakom dostupnosti nabavljanja karata. Jedna od takvih aplikacija je FLIO.

Djeluje kao centralizirano rješenje koje pomaže putnicima zračnih luka tijekom putovanja, a uz to ostvaruje komercijalne prihode za zračne luke, robne marke i trgovce na malo. Putnici primaju push obavijesti s ažuriranjima statusa leta, poput promjena vrata ili kašnjenja. Ukrcajne propusnice automatski se prenose iz kalendara. Korisnici imaju pristup kartama i informacijama za navigaciju do vrata, trgovina ili restorana. Također ostvaruju popuste na hranu i piće te bescarinsku kupovinu. Putnici mogu rezervirati parkiranje, prijevoz, ubrzane salone i salone izravno u aplikaciji, rezervirati aktivnosti na svom odredištu i zatražiti odštetu ako im je let odgođen ili otkazan (Flio, 2019).

Najnoviji oblik futurizma u zračnom prometu koji olakšava putovanja turistima koji putuju u daleke destinacije i žele isprobavati nova iskustva napravila je tvrtka TENSATOR koja je zaslužna za pomoć korisnicima u zračnim lukama. Naziva se Tensator Virtual Assistant, virtualni asistent je hologram koji olakšava korisnicima zračnih luka pristup informacijama koje su im potrebne pri putovanju, priča gotovo sve svjetske jezike i zbog ove inovacije mnoge zračne luke koje ga posjeduju posluju bolje, financijski i marketinški. Neke zračne luke koje posjeduju virtualnog asistenta su: Dubai Airport, Birmingham Airport, Frankfurt Airport, Edinburgh Airport. itd. (Tensator Virtual Assistant, 2022).

U nastavku popularizirali su se privatni letovi po povoljnijoj cijeni tako da ljudi niže platežne moći mogu iskusiti usluge vrhunskoga poslovnog mlažnjaka s ugostiteljskom uslugom na zahtjev, sjedala koja se pretvaraju u krevet, wi-fi, panoramski krov i mnogo drugih pogodnosti koje privatni let može omogućiti. Ova vrsta letova funkcionira na način da se avioni, kada odrade let, vraćaju u svoju matičnu luku i kako bi smanjili svoj trošak povratka, daju oglas za let i ljudi se javljaju na zahtjev i iskorištavaju prazne letove tako da je situacija pozitivna za obje strane. Ovakvi su letovi zapravo slični blabla car usluzi pa se u budućnosti može očekivati naziv blabla airplaine. Tvrtka koja posluje na taj način zove se COJETAGE (Aeroffaires, 2022.)

5. INOVACIJE U ZRAČNIM IZLETNIČKIM TURAMA U RH

U Republici Hrvatskoj u zračno izletničkim turama inovacije se kreću u smjeru kao i u svijetu. Hrvatska se pokušava orijentirati inovacijama koje će upotpuniti njezinu turističku ponudu isto tako kako bi povezala i unaprijedila već postojeće zračne ture, luke i putove koji ju povezuju s ostatkom svijeta. Hrvatska se trudi držati korak s ostatkom svijeta kako bi mogla konkurirati ostalim državama, ali i kako bi stvorila veći i bolji razvitak vlastitoga gospodarstva i vlastite ponude.

5.1 Pojava novih izletničkih tura u RH

Za pojavu novih izletničkih tura u Hrvatskoj zaslužan je najviše turizam. Sve češći dolasci niskobudžetnih kompanija poboljšali su infrastrukturu aerodroma i povećali njihov kapacitet. Važan čimbenik koji je također utjecao na zračni razvoj Hrvatske i povećao njenu konkurentnost je ulazak u Europsku uniju i pristup europskom zajedničkom zračnom prostoru. U mogućnosti je iskoristiti i povući sredstva za poboljšanje vlastite zračne strukture iz EU fondova. Hrvatska ima razne strategije unapređenja infrastrukture samih zračnih luka i letova, ali također zna da će to pridonijeti samo dolasku turista, stoga još uvijek razvija nove inovacije u izletima kako bi turisti imali nezaboravan doživljaj i otišli s pozitivnim iskustvima. Jedna od inovacija koju je Hrvatska razvila je CroCUBE, to je suvenir na čijim se ploham nalaze fotografije gradova s QR kodom koji se učitava preko mobitela i otvara kanal YouTube na kojem se nalazi video grada tako da turisti mogu kroz multimedijску kocku uvijek imati uspomenu na prirodne ljepote i baštinu Hrvatske, a to je ujedno i cilj turističkoga suvenira kocke (Award-Winning New Croatian Souvenir – CRO Cube, 2016).

5.2 Inovativnosti izletničkih tura u RH

Uz sve inovacije koje pomažu turistima i korisnicima u zračnom prometu nalaze se i brojne izletničke ture u Hrvatskoj kao što su: panoramski letovi Hrvatske, skok padobranom, Paragliding, let balonom i mnogi drugi. Jedana od inovacija je Gyrocopter (žirokopter) Hrvatska koji predstavlja mješavinu između aviona i helikoptera i zbog toga nudi vrlo visoku razinu sigurnosti za korisnike. U svojoj ponudi nudi pogled iz ptičje perspektive na znamenitosti glavnog grada. Ruta leta Zagreb: Trg bana Josipa Jelačića, Zagrebačka katedrala, Tržnica Dolac, Trg Josipa Langa, Park Ribnjak, Botanički vrt, Cvjetni trg, Crkva Sv. Marka, Kula Lotrščak, Uspinjača, Park Zrinjevac, Trg Republike Hrvatske, Muzej Mimara, jezero Jarun i ostale turističke znamenitosti. Uvodni letovi traju 20, 30 ili 60 minuta (ili po dogovoru). Cijena leta iznosi 20 minuta = 750,00 HRK, 30 minuta = 1.000,00 HRK, 60 minuta = 1.800,00 HRK. Postoje tri rute: ruta leta Zagreb, ruta leta Zabok i Ruta leta Poreč (Gyrocopter Hrvatska, 2018).

Slika 9. Gyrocopter



Izvor slike: (Gyrocopter Hrvatska, mrežno izdanje, 2018.)

Slika 10. prikazuje žirokopter u slijetanju na jednoj od njegovih zračnih ruta.

Skok s padobranom jedna je od inovacija koja se nudi kao izletnička tura i nezaboravan doživljaj u Hrvatskoj. Prije skoka bitno je ispuniti papire suglasnosti o izvođenju skoka i platiti za uslugu. Cijene se kreću od 1.500 do 2.000 kuna ovisno o paketu. Također postoje i dodatne uplate za snimanje i druge pogodnosti.

Za tandem skok korisnik će proći pet koraka.

1. korak je priprema skoka, postupak za pripremu traje 20 minuta. Tandem instruktor objašnjava sve što korisnik mora znati o skoku koji će uz pomoć njega izvršiti. Tri najvažnije stvari su: ponašanje u avionu, izlazak i odvajanje od zrakoplova te položaj tijela tijekom slobodnoga pada.
2. korak je let u avionu. Leti se iznad grada Zagreba, Hvara ili Sinja. Prije tandem skoka padobranom iz aviona tandem instruktor napravi posljednje pripreme i provjeri kako je korisnik vezan za njegov padobran. Par minuta prije izlaza otvaraju se vrata na avionu te se slušaju zadnje upute kako napraviti tandem skok padobranom. Tandem instruktor zadnje provjerava mjesto iskakanja iz aviona te napravi dogovor s pilotom.
3. korak je skok. Tandem instruktor sa korisnikom iskoči iz aviona i baca mali padobran koji smanjuje brzinu u slobodnom padu. Uz dodatnu naplatu korisnici mogu dobiti snimatelja skoka.
4. korak je let s padobranom. U ovoj fazi leta korisnik može razgovarati s instruktorom i preuzeti kontrole na padobranu, nakon toga slijedi ponovno utvrđivanje procedure slijetanja.
5. korak jednostavan je postupak, korisnik sluša kratke i jasne upute instruktora. Korisnik treba podići noge, a sve ostalo je na instruktoru (Tandem skok padobranom Zagreb, 2021)

Slika 10. Tandem skok s padobranom



Izvor slike:(Tandem skok s padobranom,mrežno izdanje, 2021.)

Slika 11. prikazuje korisnika i instruktora tandem skoka s padobranom u slobodnom padu.

Povezan sa skokom s padobranom postoji i paraglajding u Hrvatskoj kao veoma tražena izletnička tura koja pruža 15-40 minuta panoramskoga leta u tandemu s instruktorom. Pravila su ista kao i za skok s padobranom samo bez avionskog dijela. Za polijetanje potrebni su samo zalet duž padine brda i dobar vjetar. Poznati paraglajderski letovi smješteni su na Kvarnerskom zaljevu, Novom Vinodolskom i Triblju. Cijena se kreće od 150 € do 240 € ovisno o odabranoj turi s mogućnošću nadoplate 20 € za fotografije. Potrebna oprema za turu su lagane planinarske cipele, udobna sportska odjeća, sunčane naočale i krema za sunčanje (Paragliding Kvarner, nema dat.)

Slika 11. Paragliding iznad Kvarnera



Izvor:(Paragliding-kvarner,mrežno izdanje,bez dat.)

Slika 12. prikazuje tandem paragliding iznad Kvarnera koji polazi iz Crikvenice.

U ponudi Hrvatska nakon adrenalinskih i uzbudljivih zračnih tura nudi let balonom za malo manje pustolovne korisnike. Let balonom traje cca jedan sat, a za cijeli proces potrebno je odvojiti cca 3-4 sata. U cijenu je uključena čašica šampanjca poslije leta i balonaško krštenje. Svaki novi letač postaje član kluba i dobiva potvrdu o ulasku u svijet aeronauta (pilot balona). Mjesto polijetanja odabire se prema trenutnom vjetru i željenom smjeru, a najčešće je to ili Jarunski ili Krapinsko-zagorski aerodrom. Osnovna članarina Balon kluba Zagreb za jednu osobu iznosi 1.450,00 kn. U aranžmanu nudi se društvo u košari balona do maksimalno šest osoba. Košare su velike i ugodne uz nesmetani pogled iz balona. Leti se iznad tornjeva Zagrebačke katedrale i zidova Medvedgrada, a potom na sjever do dvoraca Hrvatskoga zagorja (Let balonom, 2022).

Slika 12. Balon klub Zagreb



Izvor:(Balon klub Zagreb, Balonski rally, mrežno izdanje,2019.)

Slika 13. prikazuje organizaciju Balon klub Zagreb s balonima koje imaju u ponudi za izletničke ture ili balonske rally-e (okupljanje balona u Hrvatskoj).

5.3 Uloga zračnih izletničkih tura za hrvatski turizam

Uloga izletničkih tura u hrvatskom turizmu razvoj je samog turizma i njegovih ekonomskih učinaka za rast i razvoj same Hrvatske. Sve više ljudi okreće se aktivnom odmoru i novim iskustvima koja im turistička destinacija može pružiti.

Znači ako ponuda izletničkih tura bude dovoljno atraktivna i velikog opsega, to će značiti bolju infiltraciju na tržište i omogućiti Hrvatskoj bolju gospodarsku sliku jer se s posjetima turista i korištenjem svih tura koje može ponuditi puni proračun i raste BDP države.

Turizam, kao djelatnost, u cjelokupnom gospodarstvu Hrvatske ima vrlo važnu ulogu, a često se spominje kao uzdanica našega razvoja. Udio turizma u BDP-u svakako nije jedini pokazatelj njegove važnosti i uspješnosti, kao drugi pokazatelj može se uzeti u obzir udio deviznog prihoda u BDP-u (Vuković, 2006).

Nositelji turističke ponude u Hrvatskoj moraju se prilagođavati sadašnjim, ali i nadolazećim tržišnim procesima i ulaziti u europske turističke integracije. To zahtijeva prilagođavanje njihove razvojne i poslovne strategije zahtjevima tržišta, od veličine, tehničke opremljenosti, organiziranosti, kadrovske osposobljenosti itd. Jedino promicanjem poboljšanja kvalitete, kontrolom poštovanja standarda, obrazovanjem zaposlenih i menadžmenta, promicanjem stranih ulaganja u ponudu moguće je podići standard i steći konkurentnost na tržištu. Ti se procesi mogu ostvariti samo uz vlasnike, kao kreativne investitore, uz dotok svježega kapitala i uz profesionalno i efikasno posloводство (Vrtiprah, Vrdoljak Raguž, Svilokos, 2005).

5.4 Trendovi i perspektive inovacija u izletničkim turama u budućnosti

Ako Hrvatska želi biti dio toga procesa, mora svoje ciljeve usmjeriti prema inovacijama, ponuditi prednost u vrijednosti i dodanu vrijednost umjesto popusta. Nužno je pronaći načine za suočavanje s izazovima. Inovacije će biti ključne u kreiranju i pružanju kvalitetnoga doživljaja. U budućnosti će turisti diktirati uvjete, tehnologija će ostati ključan čimbenik, a paket aranžmani neće nestati s tržišta već će se pojaviti u inovativnim oblicima (Čavlek, Matečić, Ferjanić Hodak, 2010.)

Hrvatska inače mora pratiti globalne trendove kako bi mogla i sama unaprijediti svoju ponudu, u svakom slučaju trudi se držati korak s njima iako neki trendovi malo kasne. Neizostavna stavka koja je utjecala na perspektivu razvoja izletničkih tura u turizmu je koronavirus koji je odgodio razvoj zbog ograničenja i zaštite. Hrvatska mora složiti nove trendove i unaprijediti razvoj izletničkih tura kako bi što manje osjetila posljedice zastoja turizma zbog koronavirusa. Perspektive za budućnost su ono što u današnje vrijeme postaje varijabilno i mora se mijenjati i prilagođavati “ad hoc“ jer je stanje neizvjesno i nitko ne može predvidjeti daljnja događanja i koliko će još korona utjecati na svijet, pa tako i na Hrvatsku.

6. Zaključak

Zračni promet povezan je sa svim gospodarskim granama, a najviše je međuovisan s poslovnom i turističkom granom. Poslovi i turistička putovanja nikad nisu bila dostupnija nego danas, pogotovo kada je riječ o prekomorskom poslovanju ili dalekoj turističkoj destinaciji. Poslovi se nikada nisu obavljali lakše između poslodavaca kojima putovanje u privatnom avionu služi kao istovremeni ručak oko dogovora za posao. Pomoću pomalo zastarjelog trenda niskobudžetnih letova, zračni prijevoz postaje prvi izbor posjetiteljima zbog lakog transporta i prihvatljive cijene putovanja. Poslovanje u vrijeme epidemije nije bilo lako, no uz pomoć inovacija uspjelo se nastavljati razvijati.

Ulaskom Hrvatske u EU javljaju se bolje mogućnosti rekonstrukcije zračnoga prometa i njegove infrastrukture pa Hrvatska mora i to znati koristiti kako bi zadovoljila sve regulatorne okvire EU i pokazala se kao ravnopravna članica. Croatia Airlines ulaskom u EU dobiva nove zračne linije na europskom tržištu, ali i zadatak da se pokaže kao konkurentna prema ostalim ponuđačima na europskom tržištu.

Sagledavši sve izvore istraživanja koja su bila potrebna za ovaj rad, može se zaključiti da je zračni turizam jedna od vodećih grana budućnosti za razvoj hrvatskoga turizma. Sve se više temelji na poboljšanju postojećih zračnih tura i uvođenju novih kako bi Hrvatska mogla iskoristiti svoj puni kapacitet i unaprijediti svoje gospodarstvo.

Zračno izletničke ture postaju sve popularniji izbor aktivnoga odmora u destinaciji pa zaključno s time Hrvatska se potrudila imati dobar izbor aktivnosti i unaprijediti svoje novonastale investicije kako ne bi kasnila za ostalim turističkim zemljama.

Prema mišljenju autora ovoga rada čija je građa sakupljena iz izvora informacija (knjiga, internetskih članaka itd.) Hrvatska bi trebala sustići globalne trendove i početi proizvoditi vlastite unikatne ponude vezano za njen geografski položaj kako bi postala i ostala u konkurentskim zemljama turističkih destinacija. Nakon zastoja cijeloga turizma u svijetu zbog koronavirusa vraćanje na turističko tržište bit će u svim emitivnim zemljama jako izraženo i konkurencija za inovacije bit će velika. Hrvatska bi trebala osim mora i sunca početi iskorištavati druge resurse i stvarati nove ponude koje će turiste zainteresirati da donesu odluku posjetiti baš Hrvatsku kao svoj prvi izbor odmora, rekreacije i iskustva koje će doživjeti u njoj.

POPIS LITERATURE:

1. Aerobatika.(bez dat.) [online] Preuzeto 26.01.2022 s https://www.urby.in/blog/types_of_airports/
2. Aktivni turizam. (2016.) [online] Preuzeto 26.01.2022. S <https://aktivniturizam.hr/dodatne-ponude/aktivni-turizam>
3. Aeroaffaires, 2022.[online] Preuzeto , 03.02.2022. s <https://aeroaffaires.com/cojetage/>
4. Award-Winning New Croatian Souvenir – CRO Cube. (2016.). [online] Preuzeto 03.02.2022. S <https://www.croatiaweek.com/award-winning-new-croatian-souvenir-cro-cube/>
5. Bieger i Wittmer (2006.) Journal of Air Transport Management. Volume 12, Issue 1, January 2006, Pages 40-4.
6. Budić M., Slaven G. (2020). Stručni članak: Analiza suvremenih pokazatelja u putničkom prometu zračnih luka i pristaništa u Republici Hrvatskoj. [online] Preuzeto 20.08.202. S <https://hrcak.srce.hr/>
7. Baloniranje, bez dat. [online] Preuzeto 26.01.2022. S https://www.urby.in/blog/types_of_airports/
8. Croatian Civil Aviation Agency [CCA] (2021). Statistički podaci o zračnim lukama. [online] Preuzeto 10.10.2021 s <https://www.ccaa.hr/statisticki-podaci-o-prometu-na-zracnim-lukama-u-2019-56618>.
9. Canopy flying (bez dat.). [online] Preuzeto 26.01.2022. S https://www.urby.in/blog/types_of_airports/
10. Čavlek N., Matečić I., Ferjanić Hodak D., (2010). „Pokretači inovacija u turizmu: neki teoretski i praktični aspekti.. Acta Turistica, Vol 22, No 2. [online] Preuzeto 20.02.2022. S https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=105165,
11. Državni zavod za statistiku [DZS] (2021). Promet putnika u zračnim lukama u lipnju 2021. [online] Preuzeto 20.01.2022. S https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2021/05-01-03_06_2021.htm
12. Državni zavod za statistiku [DZS] (2018. i 2021.). Priopćenje putnika u zračnim lukama od 2018. do 2021. [online] Preuzeto 20.01.2022. S https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2021/05-01-03_06_2021.htm,
13. Dobruszkes, F. (2006). "An analysis of European low-cost airlines and their networks", Journal of Transport Geography, vol. 14, pp. 249–264 .
14. Eurostat. (2018.) [online] Preuzeto 20.01.2022. S <https://ec.europa.eu/eurostat>

15. European Union Aviation Safety Agency [EASE]. (bez dat.). [online] Preuzeto 20.08.2021. S <https://www.easa.europa.eu/domains/international-cooperation/easa-by-country/countries/croatia>
16. Future air. (nema dat.) [online] Preuzeto 20.01.2022. S <http://futureair.ca/sightseeing/>
17. Flio. (2019.). [online] Preuzeto 20.02.2022. S <https://www.flio.com/about-flio-app>
18. Gašparović, S. (2011) Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geoadria, Vol.16(2) Zagreb: Prirodoslovno-matematički fakultet. [online] Preuzeto 20.08.2020. S <https://hrcak.srce.hr/file/119557>
19. Gržinić J. (2019). UVOD U TURIZAM- povijest, razvoj, perspektive. [online] Preuzeto 28.09.2021. S <https://repozitorij.unipu.hr/islandora/object/unipu%3A3111/datastream/FILE0/view>
20. Garcia R. i Calantone R. (2002.). The Journal of Product Innovation Management 19 (110—132). [online] Preuzeto 20.02.2022. S <http://www.creativante.com.br/download/inovatividade.pdf>
21. Gržinić J. i Bevanda V. (2021). [online] Preuzeto 05.01.2022. S <https://repozitorij.unipu.hr/islandora/object/unipu%3A5651/datastream/FILE0/view>
22. Gašparović S., Jakovčić M., Vrbanc M. (2011.). Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija. [online] Preuzeto 20.12.2021. S [file:///C:/Users/Mislav/Downloads/06gaspar%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Mislav/Downloads/06gaspar%20(3).pdf)
23. Gašparović S. (2011.). Zračni promet i turizam primorske hrvatske. Znanstveni članak. Geografski odsjek, pmf, sveučilište u Zagrebu.
24. Gyrocopter Hrvatska, 2018. [online] Preuzeto 03.02.2022. s <https://croatia-open-land.com/tours/novo-gyrocopter-hrvatska-let-iznad-zagreba/>
25. Hrvatska kontrola zračne plovidbe, 2017. Hrvatska već 20. godina članica Eurocontrola. [online] Preuzeto 7.11.2021. s <https://www.crocontrol.hr/mediji/novosti/hrvatska-vec-20-godina-clanica-eurocontrola/>
26. Krajnović A., Nekić N., Bosna J., (2016). Utjecaj niskotarifnih zrakoplovnih kompanija na gospodarstvo s posebnim osvrtom na turizam, Oeconomicus Vol.1 No.1
27. Klizanje (bez dat.). [online] Preuzeto 26.01.2022. S https://www.urby.in/blog/types_of_airsports/
28. Leksikografski zavod Miroslava Krležje. (2018). Zračna luka Franjo Tuđman. [online] Preuzeto 27.12.2021. S <https://tehnika.lzmk.hr/zracna-luka-franjo-tudman/>
29. Let balonom. (2022.). [online] Preuzeto 04.02.2022. S <https://baloni.hr>

30. La Patiala.(bez dat.). [online] Preuzeto 04.02.2022. S <https://lapatiala.com/best-private-jet-companies-us/>
31. Ministarstvo mora i turizma, prometa i razvitka [MMPI] (2006.). POTPISAN SPORAZUM O EUROPSKOM ZAJEDNIČKOM ZRAČNOM PROMETU. [online] Preuzeto 20.02.2022. S <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2008/060609-ECAA.pdf>
32. MMPI(2017-2030)-Strategija prometnog razvoja RH 2017.do 2030. [online] Preuzeto 20.08.2021. S <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>
33. Novak, L., Bilas, P., Melvan, M. (2008). Competition within the airport system of the Republic of Croatia, *Promet – Traffic & Transportation*, 20 (1), 47-57.
34. Novo Gyrocopter hrvatska. (2022.). Preuzeto 20.02.2022. S <https://croatia-open-land.com/tours/novo-gyrocopter-hrvatska-let-iznad-zagreba/>
35. Prebežac D., Barišić P., Kovačić B. (2012). Državne potpore kao instrument poticanja zračnog prometa:studija slučaja Europske Unije i Republike Hrvatske,Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, godina 10, broj 2. /
36. Peović T., Vince D., Štimac I. (2012.). Razina prilagodbe zračnog prometa republike hrvatske trendovima i poslovnom okruženju Europskoga zračnog prometa. [online] Preuzeto 20.08.2021. S http://bib.irb.hr/datoteka/577693.HAZUskup2012_PeovicVinceStimac.pdf
37. Pavlin, S., Horak, S. (2000.).Mogući razvitak zračnog prometa za potrebe razvoja turizma u Primorsko-goranskoj županiji. // *Acta turistica*. 122; str. 139-172.
38. Pukšar I., Vitner Marković S., Ajdinović S. Međunarodni zračni promet pred oporavkom zahvaljujući inovativnom pristupu u poslovanju, *Acta Economica Et Turistica*, Vol 6, No. 1-2, pp. 1-156
39. Private jet Share, 2022. [online] Preuzeto 20.01.2022. S <https://aeroaffaires.com/cojetage/>
40. Padobranstvo. (nema dat.). [online] Preuzeto 20.08.2021. S https://www.urby.in/blog/types_of_airports/
41. Padobransko jedrenje. (bez dat.). [online] Preuzeto 26.01.2022. S https://www.urby.in/blog/types_of_airports/
42. Prvi letovi na našim područjima. (2013.). Znanost blog:Tehnologija. [online] Preuzeto 20.02.2022. s <http://www.znanostblog.com/prvi-letovi-na-nasim-podrucjima/?lang=sr>
43. Paragliding Kvarner. (2022.). [online] Preuzeto 04.02.2022. S <http://www.paragliding-kvarner.com/index.html#services>

44. Razvoj zračne luke Pula. (2021.). Preuzeto 27.12.2021. S <https://airport-pula.hr/o-zracnoj-luci/razvoj-zracne-luke/>
45. Schengen vodič za Europu bez granica. (2019.). [online] Preuzeto 12.12.2021. S <https://www.europarl.europa.eu/news/hr/headlines/security/20190612STO54307/scheng-en-vodic-kroz-europu-bez-granica>
46. Steinen E. (2013.). AN OVERVIEW OF THE AIR SERVICES AGREEMENTS CONCLUDED BY THE EU.(Part I) Claude Probst (Part II) The Association of European Airlines (Part III). [online] Preuzeto 20.08.2021. S [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL_TRAN_NT\(2013\)495849_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL_TRAN_NT(2013)495849_EN.pdf)
47. Strategija razvoja turizma republike hrvatske do 2020. Godine. (2013.). [online] Preuzeto 20.08.2021. S https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/130205_Strategija-turizma-do2020.pdf
48. Space adventures. (2021.). [online] Preuzeto 03.02.2022. S <https://spaceadventures.com//>
49. Šetka M. (2017.). Zrakoplovstvo na području srednje dalmacije između dva svjetska rata. Rostra br. 8.
50. Šeb Z. Monografija Zračna luka Zagreb: 50 godina, Zagreb. (2012.) [online] Preuzeto 12.12.2021. S https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%2020172030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf
51. Tensator Virtual Assistent. (2022.). [online] Preuzeto 03.02.2022. S <https://www.tensator.com/solutions/tensator-virtual-assistant/>
52. Tandem skok padobranom Zagreb. (2021.). [online] Preuzeto 03.02.2022. S <https://tandem.hr/index.php/tandem-skok-padobranom/>
53. Utrke dronova. (nema dat.). [online] Preuzeto 26.01.2022. S https://www.urby.in/blog/types_of_airsports/
54. Vuković I. (2006). SUVREMENI TRENDOVI U RAZVOJU TURIZMA U EUROPSKOJ UNIJI, Tourism and Hospitality Management, Vol. 12, No. 1, pp. 35-55.
55. Vrtiprah V., Vrdoljak Raguž I., Svilokos T.(2005).Strategija razvoja hrvatskog turizma u uvjetima globalizacije na europskom tržištu, Zagreb: Ekonomska misao i praksa, Vol. 14 No. 1
56. Vojvodić, K. (2006.). Europsko tržište niskotarifnih zračnih prijevoznika; Suvremeni promet, 26 (5), 363- 366.

57. Zakon o zračnom prometu, Narodne novine Članak 1. (NN127/13), Članak 2. (NN 127/13, 92/14). [online] Preuzeto 20.02.2022 s <https://www.zakon.hr/z/177/Zakon-o-zra%C4%8Dnom-prometu>
58. Zračna luka Brač. (2021.). [online] Preuzeto 27.12.2021. S <https://www.airport-brac.hr/povijest/>
59. Zračna luka Dubrovnik. (2021.). [online] Preuzeto 27.12.2021. S <https://www.airport-dubrovnik.hr/>
60. Zračno pristanište Mali Lošinj. (2020.). [online] Preuzeto 27.12.2021. S <https://www.pgz.hr/ustroj/upravna-tijela/upravni-odjel-za-pomorsko-dobro-promet-i-veze/promet/aerodromi-i-zracni-promet/zracno-pristaniste-mali-losinj/>
61. Zračna luka Osijek. (2021.). [online] Preuzeto 27.12.2021 S <http://www.osijek-airport.hr/>
62. Zračna luka Rijeka. (2021.). [online] Preuzeto 27.12.2021. S <http://www.rijeka-airport.hr/>
63. Zračna luka Split. (2021.). [online] Preuzeto 27.12.2021. S <http://www.split-airport.hr/?lang=hr>
64. Zračni promet: tržišna pravila, postignuća (2021.) [online] Preuzeto 07.11.2021. S [promethttps://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/131/zracni-promet-trzisna-pravila](https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/131/zracni-promet-trzisna-pravila)
65. Zračni promet. (2018.). U Hrvatska tehnička enciklopedija. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. [online] Preuzeto 20. 10. 2021. S <https://tehnika.lzmk.hr/zracni-promet/>.
66. Zračni promet. (2021.). U Hrvatska enciklopedija. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. [online]Preuzeto 20. 10. 2021. S <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=67447>
67. Zračni sportovi [Slike] (bez dat.) [online] Preuzeto 26.01.2022. Sa https://www.urby.in/blog/types_of_airports/
68. Wingsuit flying. (bez dat.). [online] Preuzeto 26.01.2022. s https://www.urby.in/blog/types_of_airports/
69. 50. obljetnica zračne luke Zadar. (2019.). [online] Preuzeto 27.12.2021. S <https://www.zadar-airport.hr/50-obljetnica-zracne-luke-zadar>
70. 100 godina zračnoga prometa. (2004.). Hrvatsko geografsko društvo i Geografski odsjek Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. [online] Preuzeto 20.10.2021. S <https://geografija.hr/100-godina-zracnog-prometa/>

POPIS SLIKA:

Slika 1. Zrakoplov Slavoljuba Penkale	3
Slika 2. Doček putničkoga aviona Potez 29 na aerodromu Borongaj	4
Slika 3. Povezanost zračne luke „Franjo Tuđman“ s Europskim središtima	14
Slika 4. Područje Shengena Zračne luke u Hrvatskoj	15
Slika 5. Zračne luke u Hrvatskoj	20
Slika 6. Putnici u zračnim lukama prema vrstama prijevoza od lipnja 2018. do lipnja 2021	29
Slika 7. Let u Južnu Auroru sa zrakoplovom na Novom Zelandu	32
Slika 8. Zračni sportovi	35
Slika 9 . Gyrocopter	38
Slika 10. Tandem skok s padobranom	39
Slika 11 Paragliding iznad Kvarnera.	40
Slika 12. Balon klub Zagreb	41

POPIS TABLICA:

Tablica 1. Promet putnika u zračnim lukama 2018. i 2021. godine	13
Tablica 2. Glavne razlike niskotarifnih i tradicionalnih zrakoplovnih prijevoznika	24

POPIS GRAFIKONA:

Grafikon 1. Promet putnika po mjesecima u zračnim lukama za 2017. Godinu u tisućama	12
Grafikon 2. Usporedba prometa putnika u zračnim lukama 2018. i 2021. Godine	13
Grafikon 3. Promet putnika u zračnim lukama u lipnju 2021.	27

