



PROMET HRVATSKIH ZRAČNIH LUKA
- izdanje 2022.

SADRŽAJ

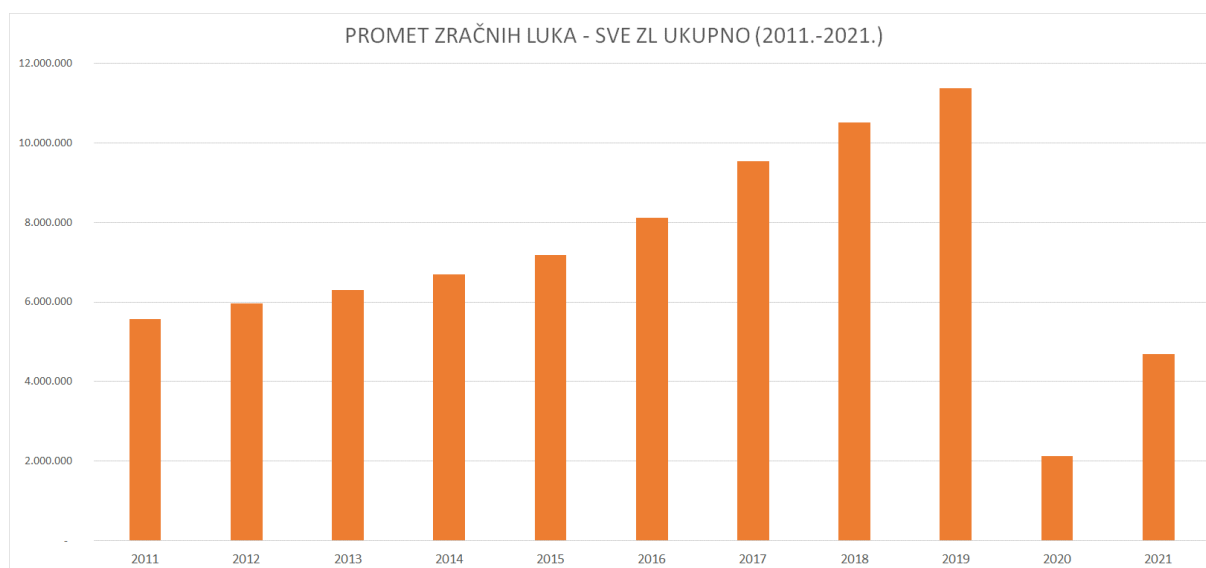
UVOD	3
PROMET HRVATSKIH ZRAČNIH LUKA U RAZDOBLJU 2011. – 2021.	3
TURISTI U HRVATSKOJ PREMA VRSTI PRIJEVOZNOG SREDSTVA KORIŠTENOG U DOLASKU	4
ŽUPANIJE PREMA PRIJEVOZNOM SREDSTVU KORIŠTENOM PRILIKOM DOLASKA TURISTA	5
PROMETI ZRAČNIH LUKA	6
Zračna luka Zagreb	7
Zračna luka Split	8
Zračna luka Dubrovnik	8
Zračna luka Pula	9
Zračna luka Zadar	9
Zračna luka Rijeka	10
DALJNJE PERSPEKTIVE OPORAVKA ZRAKOPLOVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU EUROPE	11

UVOD

Kontinuirani rast stranog turističkog prometa, koji je Hrvatska bilježila sve do pojave pandemije bolesti COVID-19 u 2020. godini, bio je popraćen različitim strukturnim promjenama. Emitivna tržišta evoluirala su različitom dinamikom, a istovremeno se mijenjao i profil „prosječnog“ stranog turista u Hrvatskoj, što između ostalog uključuje i preferencije vezane uz prijevozno sredstvo korišteno prilikom putovanja. Vezano uz navedeno, sve do 2020. osobito snažnu progresiju bilježio je zrakoplovni promet, što je posljedica iznadprosječnog rasta turističkog prometa s pojedinih tržišta koja su (zbog udaljenosti) teže dostupna cestovnim prijevoznim sredstvima (Skandinavija, UK, daleka tržišta i dr.)

PROMET HRVATSKIH ZRAČNIH LUKA U RAZDOBLJU 2011. – 2021.

U razdoblju 2011. – 2019. promet putnika u hrvatskim zračnim lukama više je nego udvostručen, dosegaši brojku od 11,4 milijuna u 2019. godini. Istovremeno, turistički promet mjereno dolascima narastao je do razine veće od 91 milijun komercijalnih dolazaka (strani i domaći turisti).

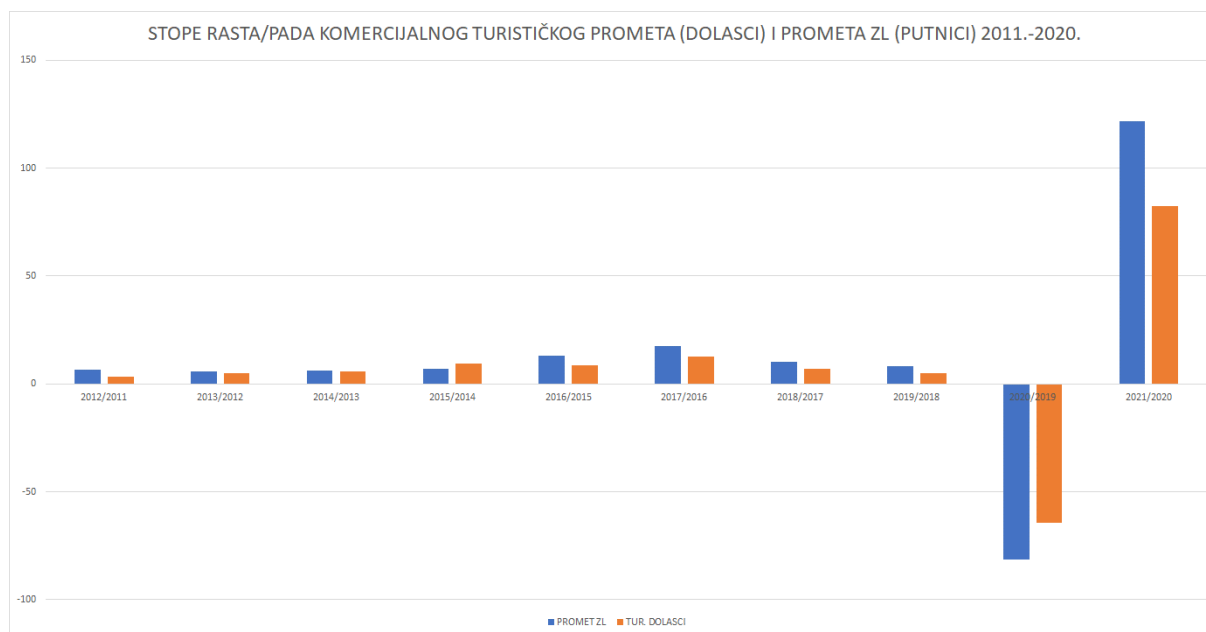


Izvor: DZS

Generalno gledano, s izuzetkom 2015. godine, stope rasta prometa putnika u hrvatskim zračnim lukama nadmašivale su stope rasta broja turističkih dolazaka, što potvrđuje sve snažniju afirmaciju ove vrste prijevoza u odnosu na ostala prijevozna sredstva (YoY usporedba - eng. godina za godinom). Navedeno je posebno izraženo u razdoblju 2016. do 2019.

S druge strane, pojava pandemije bolesti COVID-19 u 2020. godini, osim dramatične generalne redukcije turističke potražnje, osobito je snažno pogodila segment zrakoplovnog prijevoza koji je doživio veći pad od drugih vrsta prijevoznih sredstava, tj. od prosjeka tržišta za komercijalni segment turističkog prometa.

Tijekom 2021. promet zračnih luka ponovno bilježi veći rast od prosjeka rasta komercijalnih turističkih dolazaka (naravno, apsolutne brojke i nadalje su bile ispod 50% razine iz 2019. godine).



Izvor: DZS

TURISTI U HRVATSKOJ PREMA VRSTI PRIJEVOZNOG SREDSTVA KORIŠTENOG U DOLASKU

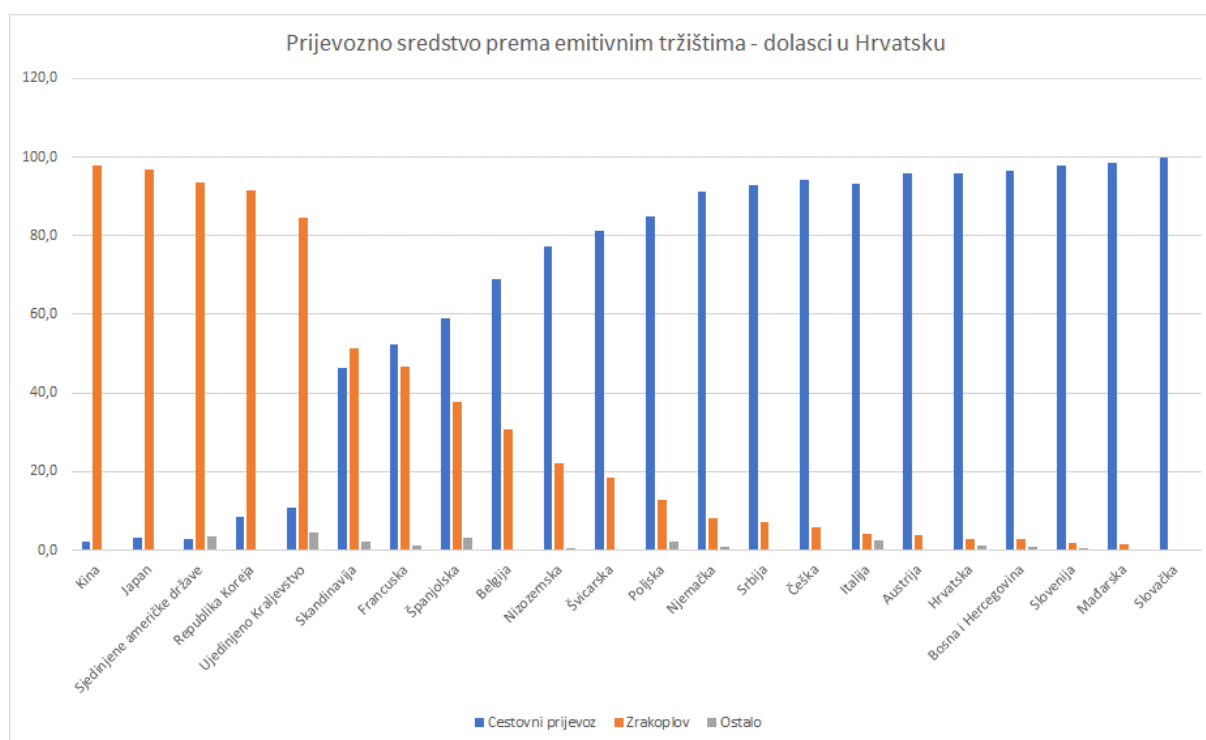
NAPOMENA: Za potrebe ovog poglavlja analize korišteni su dostupni podaci istraživanja TOMAS ljeta (2010., 2014. i 2017. te istraživanja TOMAS Hrvatska 2019.)

Dolasci turista u Hrvatsku uz uporabu „cestovnih“ prijevoznih sredstava još uvijek su dominantni, iako se odnos do 2019. kontinuirano mijenjao u korist zrakoplovnog prijevoza. Dok je 2010. čak 91,4% turista u Hrvatsku dolazilo kopnenim putem (gdje je kao prijevozno sredstvo dominirao automobil, s udjelom od 67%), u 2017. udjel „cestovnih“ prijevoznih sredstava pao je na razinu od 84,9% (automobil je i nadalje dominantan, s udjelom od 62,2%), da bi u 2019. pao na 78,8% (automobil 60%). Istovremeno, rastao je udjel broja dolazaka zrakoplovima – s razine od 7,5% u 2010., do razine od 14,5% u 2017. te razine od 20% u 2019.

Možemo konstatirati kako je udjel broja dolazaka zrakoplovom, zaključno s 2019. godinom, kontinuirano rastao između ostalog i zbog sve snažnije afirmacije Hrvatske na tržištima s kojih je dolazak zrakoplovom, s obzirom na udaljenost, optimalan ili jedini mogući izbor (tržišta Zapadne Europe, poput Francuske i UK, ili pak Sjeverne Europe, poput zemalja Skandinavije, Beneluxa i dr., kao i long haul tržišta, poput SAD-a, Koreje, Kine i dr.). Proces afirmacije predmetnih tržišta u vrlo velikoj mjeri posljedica je i aktivne marketinške orijentacije HTZ-a na tržišta/geo-zone na kojima je postojao (a postoji i nadalje) značajan prostor za rast turističkog prometa prema našoj zemlji (što uključuje i specifične mjere vezane uz poticanje zrakoplovnog prometa). Ujedno, riječ je o tržištima čije emitivne odlike u velikoj mjeri korespondiraju sa strateškim ciljevima i „poželjnim obrascem“ evolucije prometa, poput veće sklonosti putovanjima u razdoblju van vrhunca sezone, iznadprosječnom potrošnjom na

destinaciji i sl. U skladu s navedenim, na tim je tržištima HTZ provodio pojačane komunikacijske aktivnosti, dok je s druge strane poticao zrakoplovni segment prijevoza putem marketinške suradnje s organizatorima putovanja i zrakoplovnim prijevoznicima.

U nastavku je grafički prikaz korištenog prijevoznog sredstva po emitivnim tržištima (istraživanje TOMAS Hrvatska 2019), iz kojeg je razvidan vrlo visok udjel zrakoplova u ukupnom broju dolazaka turista u Hrvatsku iz Skandinavije, UK, Francuske, Španjolske te s dalekih tržišta.

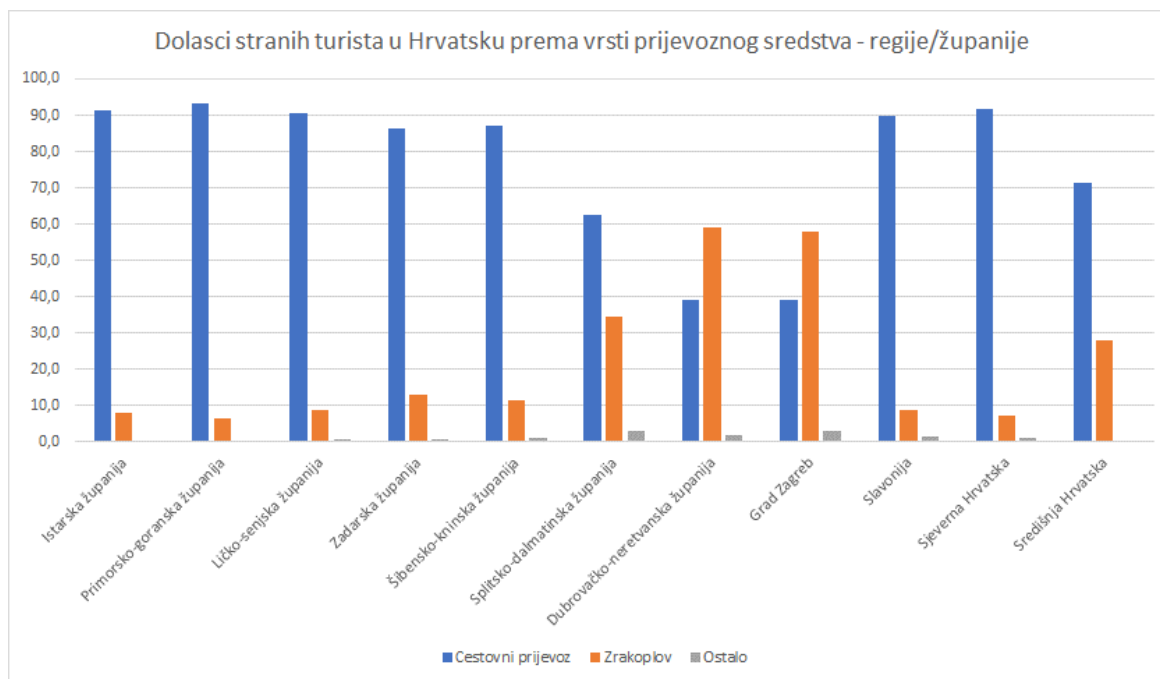


Izvor: TOMAS Hrvatska 2019

ŽUPANIJE PREMA PRIJEVOZNOM SREDSTVU KORIŠTENOM PRILIKOM DOLASKA TURISTA

Prema broju dolazaka zrakoplovima na destinaciju (TOMAS Hrvatska 2019), do pojave pandemije bolesti COVID-19 prednjačila je Dubrovačko-neretvanska županija (58,9% dolazaka zrakoplovom), a potom je slijedio Grad Zagreb (57,9%). Ujedno, tijekom 2019. jedino je za predmetne dvije županije zrakoplov predstavljao dominantno prijevozno sredstvo stranih turista.

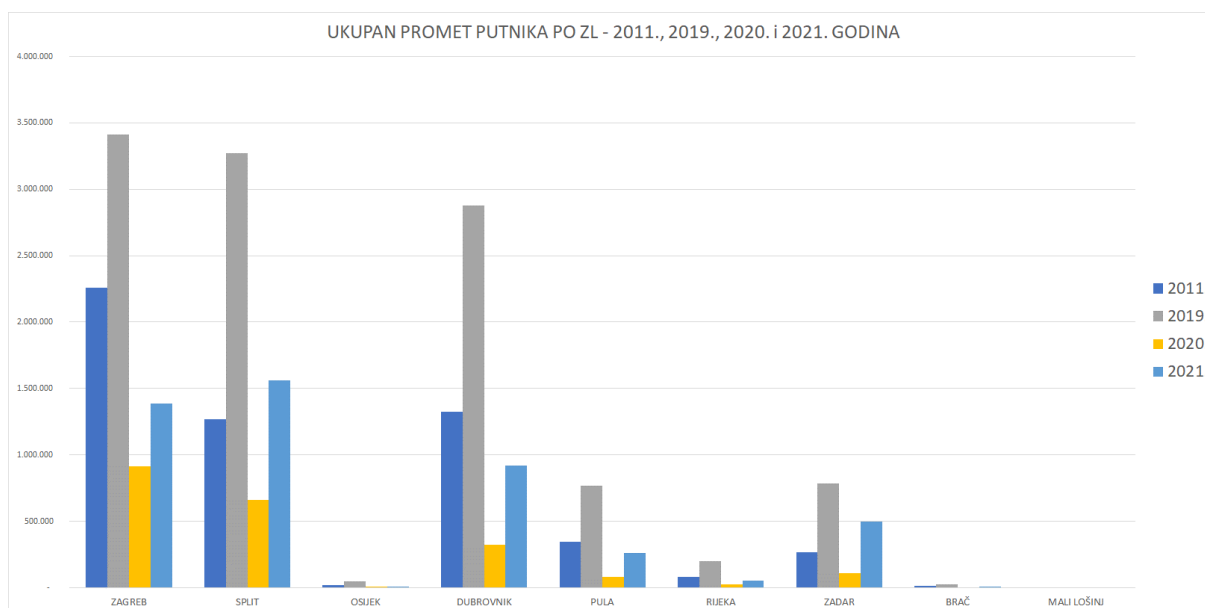
Zastupljenost zrakoplovnog prijevoza svakako je bila u korelaciji s udaljenošću pojedinih destinacija od ključnih emitivnih tržišta, tj. sa zastupljenošću gostiju s pojedinih tržišta u ukupnom prometu županije (i/ili destinacije).



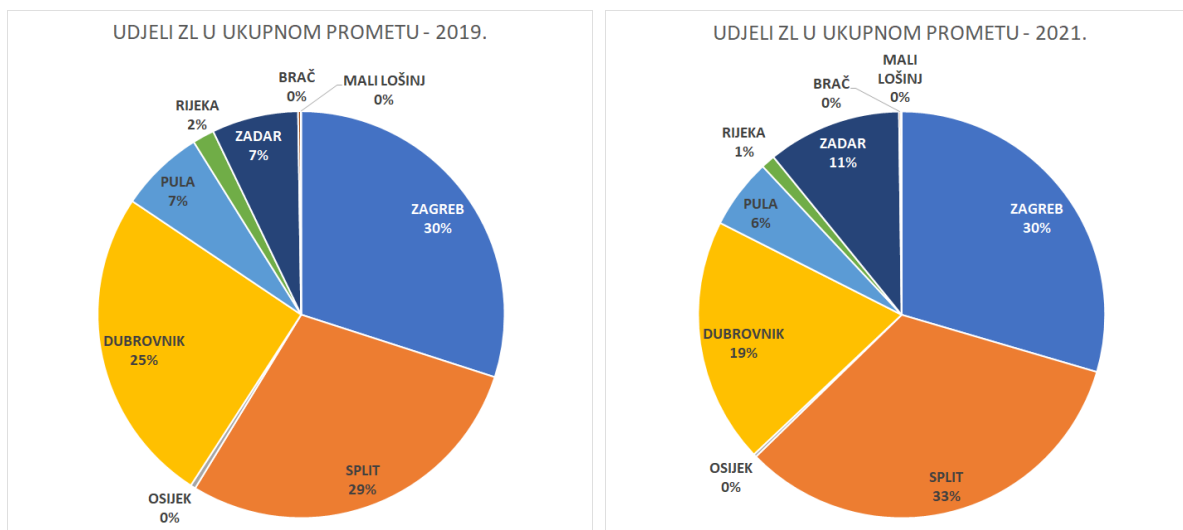
Izvor: TOMAS Hrvatska 2019

PROMETI ZRAČNIH LUKA

Generalno gledano, sve zračne luke zabilježile su rast prometa u razdoblju 2011. – 2019., a prema ukupnom prometu dominirale su ZL Zagreb, Split i Dubrovnik, dok su stope rasta u predpandemijskom razdoblju bile najsnažnije upravo za Split (2 milijuna putnika više u razdoblju 2011.-2019.), a potom za Dubrovnik (1,55 milijun putnika više u razdoblju 2011.-2019.) i Zagreb (1,15 milijuna putnika više u razdoblju 2011.-2019.). U 2020. značajno pada promet svih hrvatskih zračnih luka, a u takvim okolnostima najveći promet ostvaruje ZL Zagreb. S postupnim oporavkom turističkih tijekova u 2021. najveći promet ostvaruje splitska zračna luka.



Izvor: DZS



Izvor: DZS

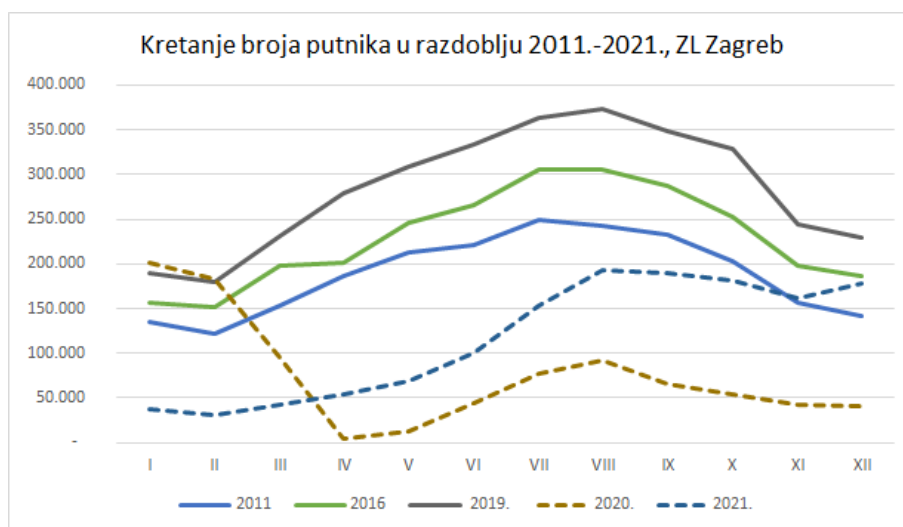
+++++

Promotrimo li zasebno promet po svakoj od šest najprometnijih zračnih luka Hrvatske (Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar, Pula, Rijeka), razvidimo različite trendove rezultatske progresije.

Zračna luka Zagreb

U razdoblju 2011.-2019. promet ZL Zagreb rastao je u svim sezonalnim razdobljima, iako je rast nešto naglašeniji u vrhuncu turističke sezone te tijekom posezone (osim 2019. kada je ostvaren solidan rast i tijekom predsezone).

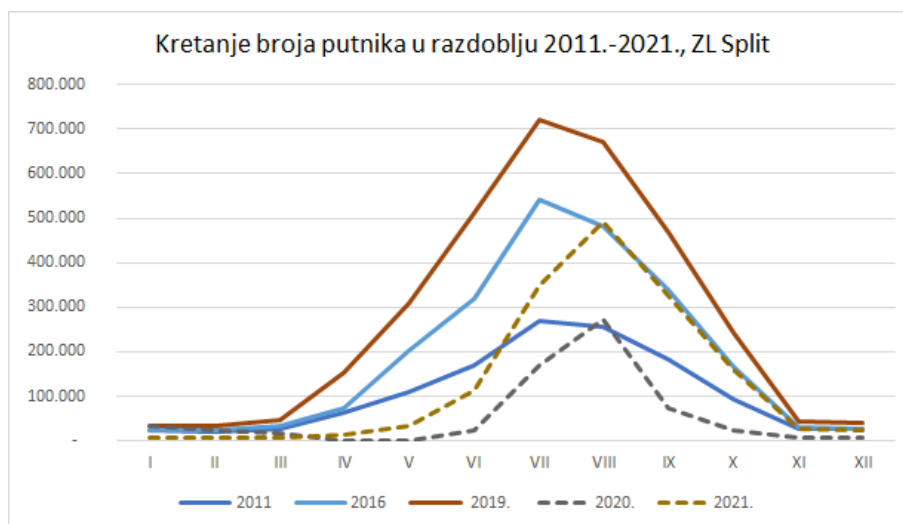
Pandemija je u 2020 donijela drastičan pad u razdoblju od ožujka do svibnja, nakon čega se promet ponovno djelomično aktivira. Tijekom 2021. razvidan je solidan opravak, posebice u drugom dijelu godine.



Izvor: DZS

Zračna luka Split

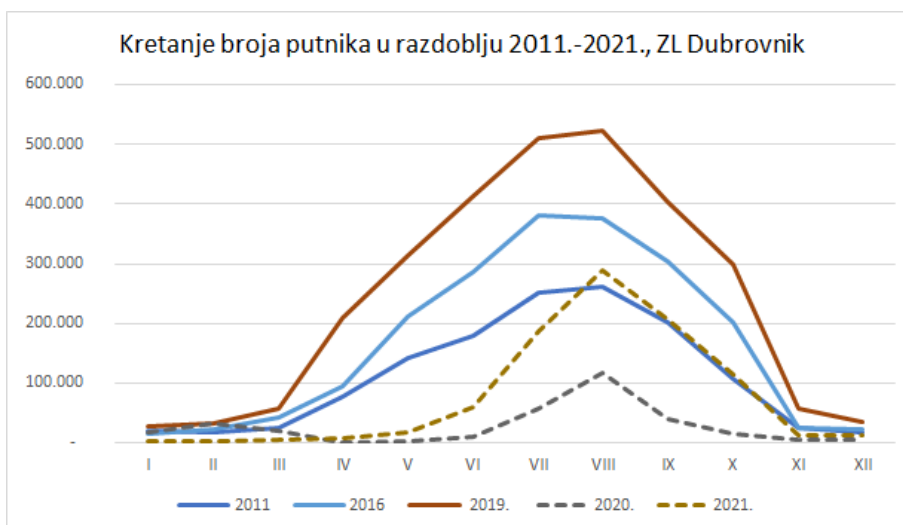
Kada je riječ o ZL Split, u razdoblju od 2011. do 2019. primjećujemo znatno „zaoštreniju“ sezonalnu krivulju nego li je to slučaj sa prometom ZL Zagreb te uočavamo kako je rast uglavnom realiziran u razdoblju više i visoke sezone (posebice u srpnju – jedan od značajnih razloga zasigurno je festival ULTRA), tek djelomično u „mjesecima podrške“, dok u razdoblju studeni-ožujak, tijekom zimskog rasporeda letenja, nije bilo gotovo nikakvog rezultatskog pomaka. U pandemijskim godinama sezonalna krivulja dodatno se zaoštrila, a uvjerljivo najveći broj putnika zabilježen je u kolovozu.



Izvor: DZS

Zračna luka Dubrovnik

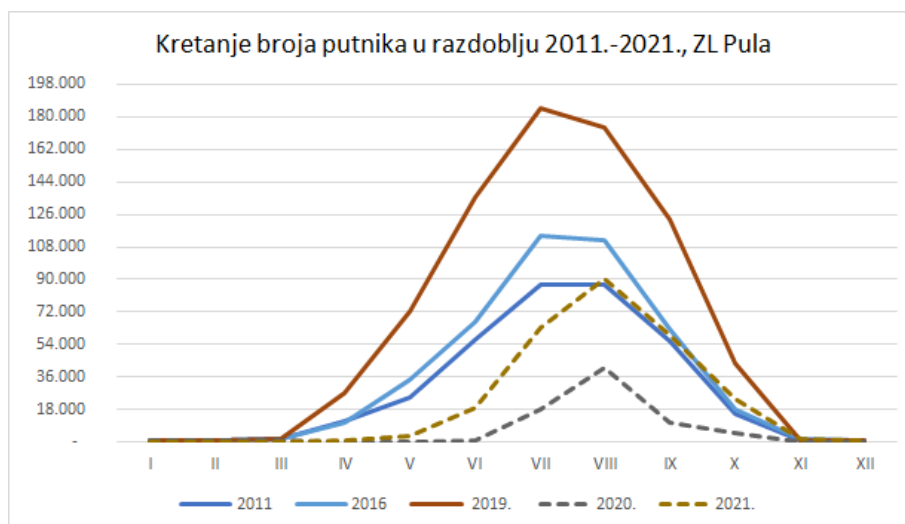
Slično se može konstatirati i za ZL Dubrovnik, iako je za razliku od Splita rast u razdoblju prije pandemije bio povoljnije distribuiran u korist predsezonskih i posezonskih mjeseci. U 2020. ZL Dubrovnik bilježi vrlo velik pad prometa (11% prometa iz 2019.), no u 2021. dolazi do određenog povratka potražnje, prvenstveno u kolovozu tj. s obzirom na okolnosti, relativno solidnoj posezoni (rujan-listopad).



Izvor: DZS

Zračna luka Pula

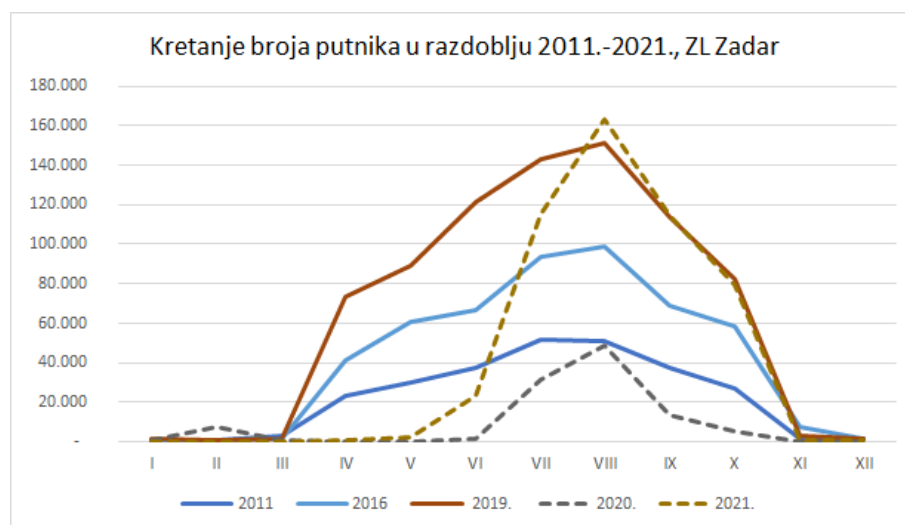
Rezultatska progresija ZL Pula u predpandemijskom razdoblju bila je slična onoj Splita, s relativno velikim osloncem na ljetnu potražnju. Tijekom 2020. promet je sveden na minimalnu razinu te je uglavnom fokusiran na dva mjeseca tijekom vrhunca ljeta. U 2021. dolazi do nešto razvidnijeg oporavka, uz sveukupno doseganje 34% prometa iz 2019. i vrhunac prometa putnika u razdoblju od srpnja do rujna.



Izvor: DZS

Zračna luka Zadar

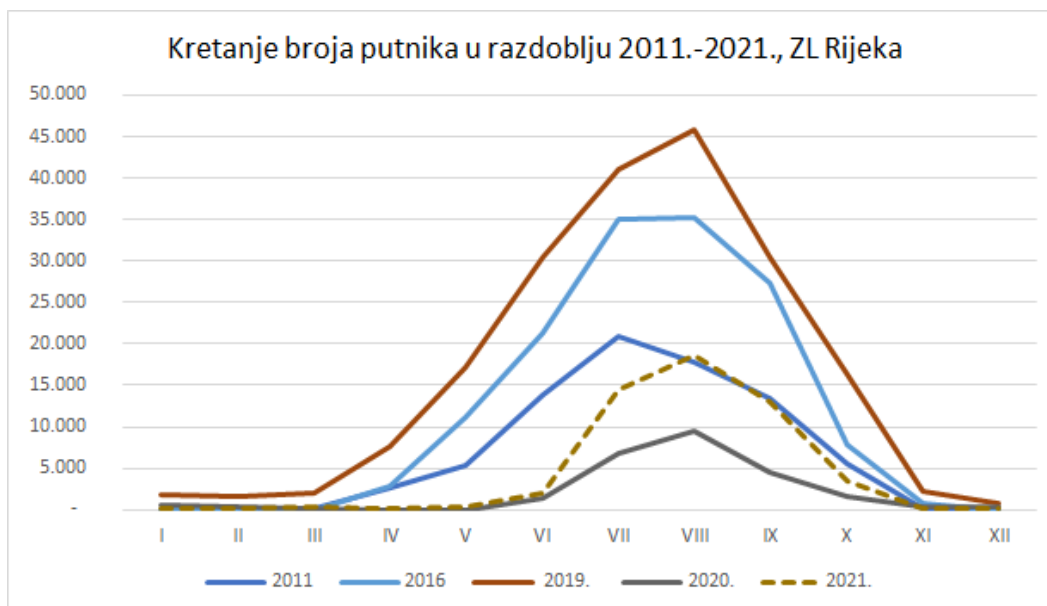
ZL Zadar je u predpandemijskom razdoblju doživjela zanimljivu rezultatsku progresiju. Iako je vrhunac prometa bilježen tijekom ljetnih mjeseci, tj. vrhunca sezone (prvenstveno u kolovozu), Zadar je kroz godine ostvario osjetno povećanje prometa tijekom pred i posezone, naglašenije nego li je to slučaj s većinom drugih zračnih luka. U 2020. dolazi do velikog pada prometa na godišnjoj razini - isti je, naime, u pandemijskim okolnostima, fokusiran uglavnom na srpanj i kolovoz. U 2021. promet se tijekom glavne sezone i posezone osjetno oporavio (u kolovozu i rujnu broj putnika čak je nadmašio rezultate usporednih mjeseci 2019. godine).



Izvor: DZS

Zračna luka Rijeka

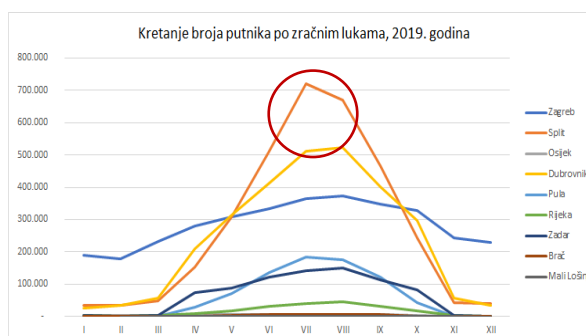
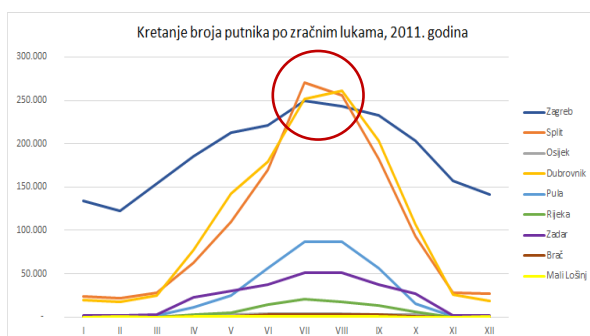
ZL Rijeka je u predpandemijskom razdoblju zabilježila nešto manje ujednačenu progresiju nego li je to slučaj s drugim zračnim lukama. Generalno gledano, promet je osjetnije rastao tijekom ljeta, no ovisno o mjesecu dolazilo je i do određenih YoY padova prometa. Tijekom 2020. i 2021. promet je značajno reduciran, a glavna potražnja fokusirana je na razdoblje srpanj – rujan.



Izvor: DZS

Usporedimo li na istom grafikonu distribuciju prometa ZL po mjesecima u predpandemijskom razdoblju (2011. i 2019. godinu), osim generalno veće razine prometa tijekom svih mjeseci, primjetna je i pojava izraženog visoko sezonskog (srpanj i kolovoz) iskoraka prometa ZL Split i Dubrovnik.

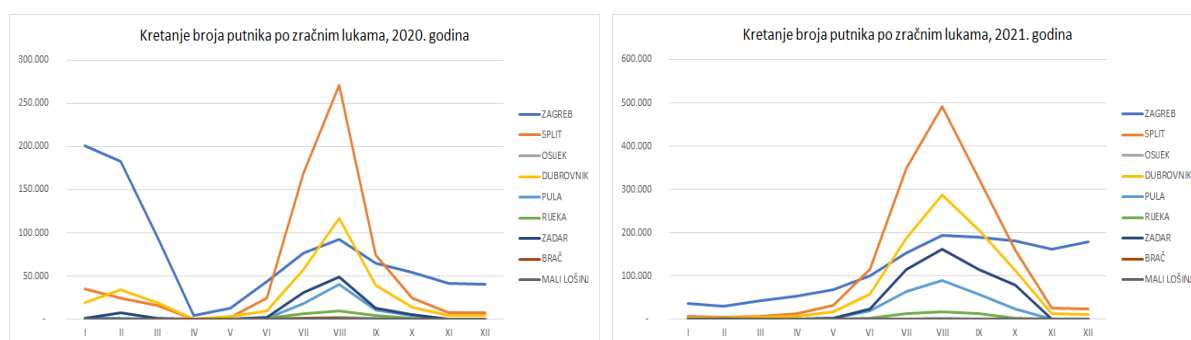
Navedene dvije luke u 2011. godini imale su visoko sezonski promet gotovo jednak prometu ZL Zagreb, no sedam godina kasnije njihov je promet u srpnju i kolovozu znatno veći, što je posebno naglašeno kod ZL Split koja je u 2019. u srpnju bilježila gotovo dvostruko veći promet nego li ZL Zagreb. S druge strane, ZL Zagreb ostaje sa sezonalno najravnomjernije distribuiranim prometom na razini čitave godine.



Izvor: DZS

Sezone 2020. i 2021. predstavljaju iznimku, imamo li u vidu činjenicu kako su putovanja u velikoj mjeri bila određena okolnostima vezanim uz suzbijanje pandemije, tj. realnom (ne)mogućnošću realizacije putovanja u pojedinim razdobljima godine. U takvim je okolnostima sezonalna krivulja ostvarenog broja putnika u zračnim lukama Hrvatske dodatno fokusirana na vrhunac ljeta.

Osobito naglašen oslonac na ljetni promet tijekom pandemije ostaje razvidan kada je riječ o jadranskim zračnim lukama, dok je ZL Zagreb i nadalje luka s najpovoljnijom sezonalnom distribucijom prometa putnika, tj. najjačom pred i posezonom.



Izvor: DZS

DALJNJE PERSPEKTIVE OPORAVKA ZRAKOPLOVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU EUROPE

Glede zrakoplovnog prometa, generalni je konsenzus kako će se *long haul* segment turističke potražnje prema/iz Europe najduže oporavljati od posljedica COVID pandemije, kao i njenih još uvijek relativno prisutnih utjecaja.

Osim COVID-a, *long haul* potražnja za destinacijama Europe u značajnoj je mjeri determinirana i ukupnom raspoloživom zrakoplovnom povezanošću (brojem letova i linija), koja je još uvijek ispod predpandemijske razine (intra regionalni segment povezanosti, tj. linije između država Europe / domicilne linije ipak se znatno brže oporavljaju od *long haula*), rastućim operativnim troškovima prijevoznika (cijene goriva, produljenje trajanja putovanja i povećanje troškova letova zbog zatvaranja zračnog prostora Ukrajine i Rusije, osobito značajnog za letove na relaciji Europa – Azija i dr.), manjim diskrecijskim dohotkom potencijalnih putnika (gospodarska kriza, inflacija) te činjenicom da na imidž i preferencije glede putovanja u Europu s dalekih tržišta aktualna ukrajinska kriza utječe u širem kontekstu (zabrinutost zbog sigurnosti i sl.). U takvim okolnostima, generalni sentiment vezan uz *long haul* putovanja prema Europi i nadalje je relativno suzdržan, naročito na tržištima Azije.

Relativno optimističnim očekivanjima u domeni rezultata zrakoplovnog prijevoza ipak u prilog govore podaci IATA-e (International Air Transport Association), koji navode kako bi zrakoplovni promet na području Europe (domaći, unutareuropski i interkontinentalni) u 2022. trebao doseći 86% predpandemijske razine broja putnika (prvenstveno zahvaljujući *short haul* letovima), dok bi u 2023. trebao doseći 96% razine prometa iz 2019.