



**PROMET HRVATSKIH ZRAČNIH LUKA
U RAZDOBLJU 2011. - 2019.**

travanj 2020.

SADRŽAJ

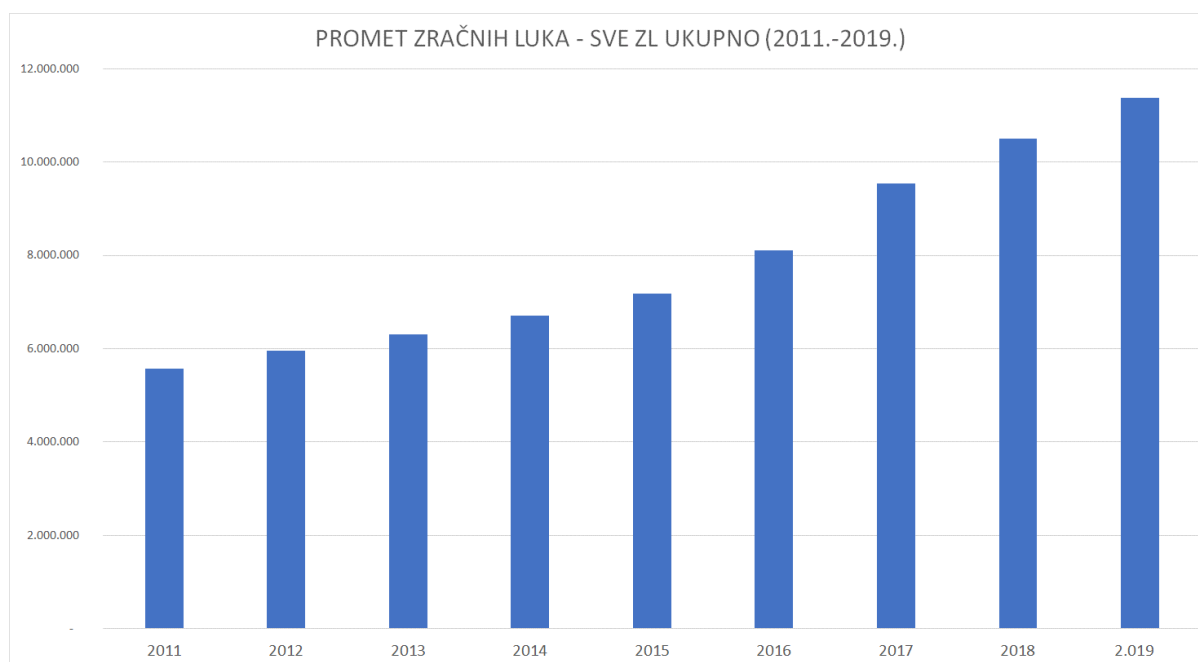
UVOD	3
PROMET HRVATSKIH ZRAČNIH LUKA U RAZDOBLJU 2011. – 2019.	3
TURISTI U HRVATSKOJ PREMA VRSTI PRIJEVOZNOG SREDSTVA KORIŠTENOG U DOLASKU	4
ŽUPANIJE PREMA PRIJEVOZNOM SREDSTVU KORIŠTENOM PRILIKOM DOLASKA TURISTA	5
PROMETI ZRAČNIH LUKA.....	6

UVOD

Kontinuirani rast stranog turističkog prometa, koji Hrvatska bilježi od 2011. godine, popraćen je i različitim strukturnim promjenama. Emitivna tržišta evoluirala su različitom dinamikom, a istovremeno se mijenja i profil „prosječnog“ stranog turista u Hrvatskoj, što između ostalog uključuje i preferencije vezane uz prijevozno sredstvo korišteno prilikom putovanja. U navedenom pogledu, najsnažniju progresiju bilježi zrakoplovni promet, što je posljedica iznadprosječnog rasta turističkog prometa s pojedinih tržišta koja su (zbog udaljenosti) teže dostupna cestovnim prijevoznim sredstvima (Skandinavija, UK i dr.)

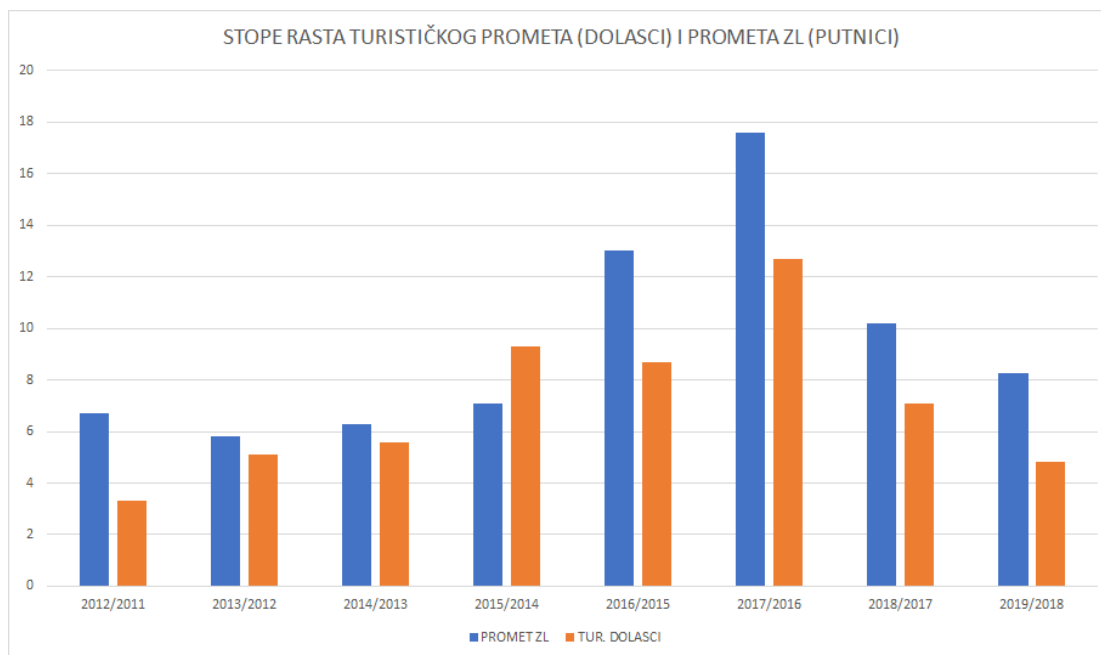
PROMET HRVATSKIH ZRAČNIH LUKA U RAZDOBLJU 2011. – 2019.

U razdoblju 2011. – 2019. promet putnika u hrvatskim zračnim lukama više je nego udvostručen, u 2019. dosegavši brojku od 11,4 milijuna. Istovremeno, turistički promet mjereno dolascima narastao je 71%, 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 posljednje četiri godine.



Izvor: DZS

TURISTI U HRVATSKOJ PREMA VRSTI PRIJEVOZNOG SREDSTVA KORIŠTENOG U DOLASKU

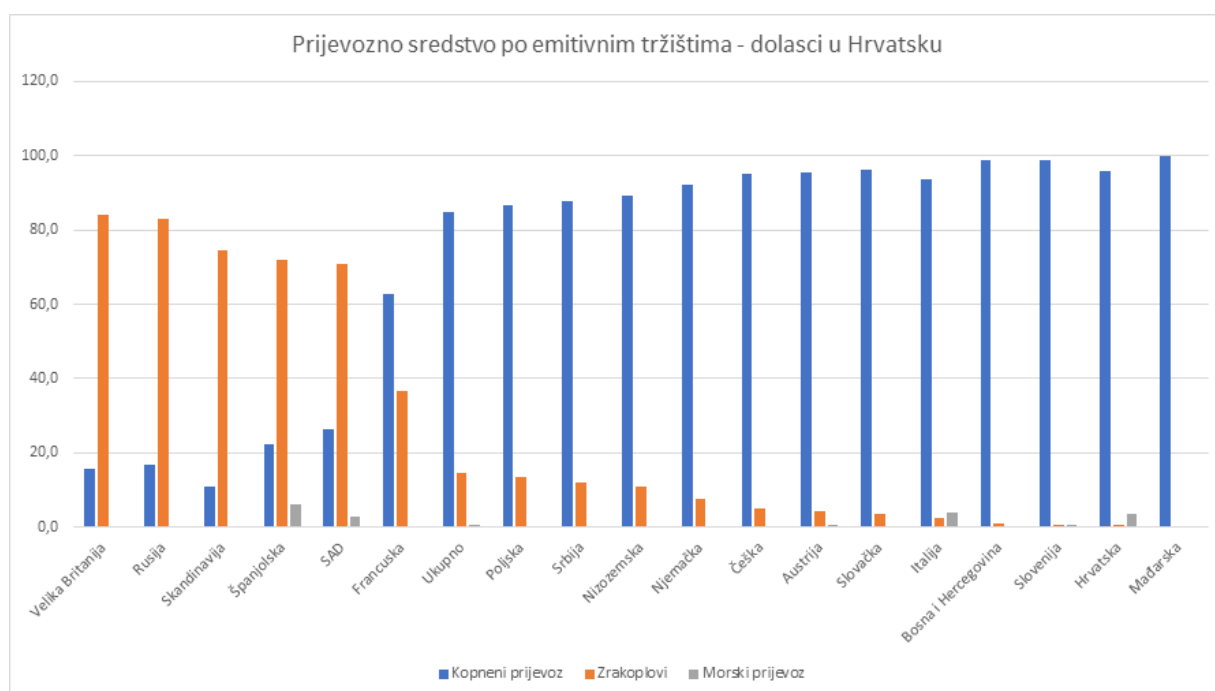
NAPOMENA: Za potrebe ovog poglavlja analize korišteni su dostupni podaci istraživanja TOMAS ljeta (2010., 2014. i 2017., te djelomični i preliminarni pokazatelji istraživanja TOMAS Hrvatska 2019./2020.)

Dolasci turista u Hrvatsku uz uporabu „kopnenih“ prijevoznih sredstava još uvijek su dominantni, iako se odnos kontinuirano mijenja u korist zrakoplovnog prijevoza, dok broj dolazaka „morskim prijevoznim“ sredstvima stagnira. 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 „kopnenih“ prijevoznih sredstava pao je na razinu od 84,9% (automobil je i nadalje dominantan, s udjelom od 62,2%). Istovremeno, rastao je udjel broja dolazaka zrakoplovima – s razine od 7,5% u 2010., do razine od 14,5% u 2017. te razine od 17% u 2019. (preliminarni podaci istraživanja TOMAS Hrvatska za 2019. – ljetno razdoblje - morske županije).

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 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 aktivne činidbe HTZ-a, tj. strateške marketinške orijentacije na tržišta/geo-zone na kojima je ranijih godina 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 (npr. udruženo oglašavanje).

U nastavku je grafički prikaz korištenog prijevoznog sredstva po emitivnim tržištima (trenutno, posljednji dostupni podaci odnose se na istraživanje TOMAS ljeta 2017), iz kojeg je razvidan vrlo visok udjel zrakoplova u ukupnom broju dolazaka u Hrvatsku turista iz Skandinavije, UK, Francuske, Rusije, SAD i Španjolske.



Izvor: TOMAS istraživanja

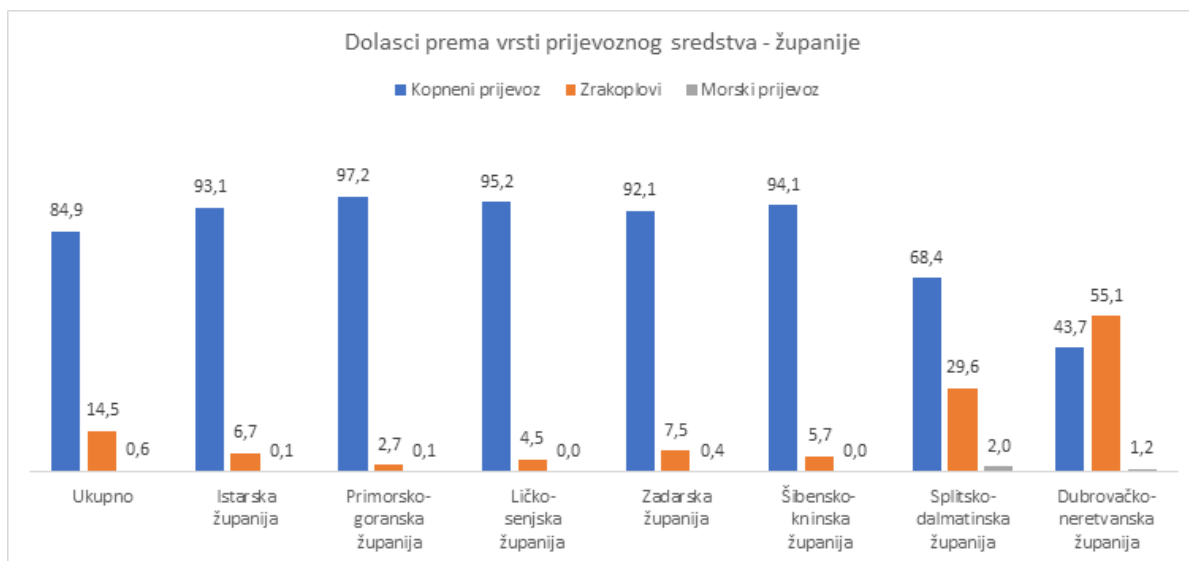
ŽUPANIJE PREMA PRIJEVOZNOM SREDSTVU KORIŠTENOM PRILIKOM DOLASKA TURISTA

Prema broju dolazaka zrakoplovima na destinaciju (trenutno, posljednji dostupni podaci odnose se na istraživanje TOMAS ljeta 2017), svakako uvjerljivo prednjači Dubrovačko-neretvanska županija, koja je u jedno i jedina županija u kojoj je zrakoplov kao dolazno prijevozno sredstvo dominantan (55,1%). Na drugom je mjestu Splitsko-dalmatinska županija, s udjelom zrakoplova u dolascima od 29,6%.

Zastupljenost zrakoplovnog prijevoza u korelaciji je s udaljenošću pojedinih destinacija od ključnih emitivnih tržišta, ali i zastupljenosti gostiju s pojedinih tržišta u ukupnom prometu županije (i/ili destinacije).

Npr. u top 5 tržišta prema broju dolazaka za Dubrovačko-neretvansku županiju nalaze se čak tri tržišta sa snažno izraženom preferencijom putovanja u Hrvatsku zrakoplovom (UK, SAD, Francuska). U top 5

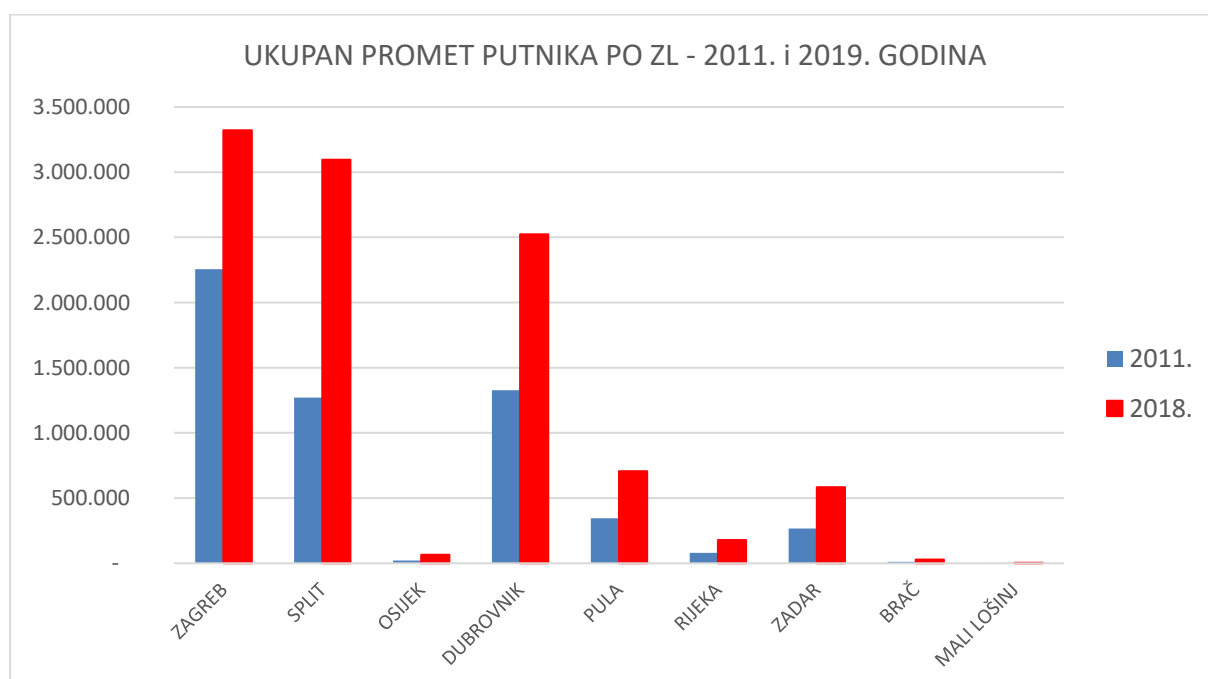
za Splitsko-dalmatinsku županiju nalazi se UK. S druge strane, predmetna tržišta ne nalaze se u krugu vodećih tržišta niti za jednu od preostalih jadranskih županija.



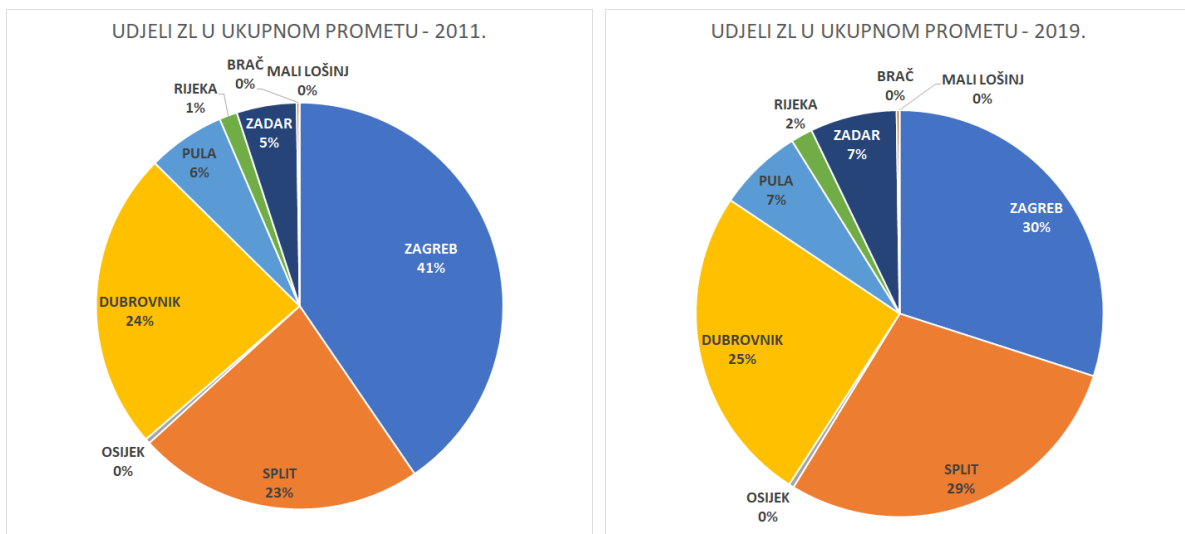
Izvor: TOMAS istraživanja

PROMETI ZRAČNIH LUKA

Generalno gledano, sve zračne luke zabilježile su rast prometa u razdoblju 2011. – 2019., a prema ukupnom prometu dominantne su ZL Zagreba, Splita i Dubrovnika, dok su stope rasta posljednjih godina 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.).



Izvor: DZS

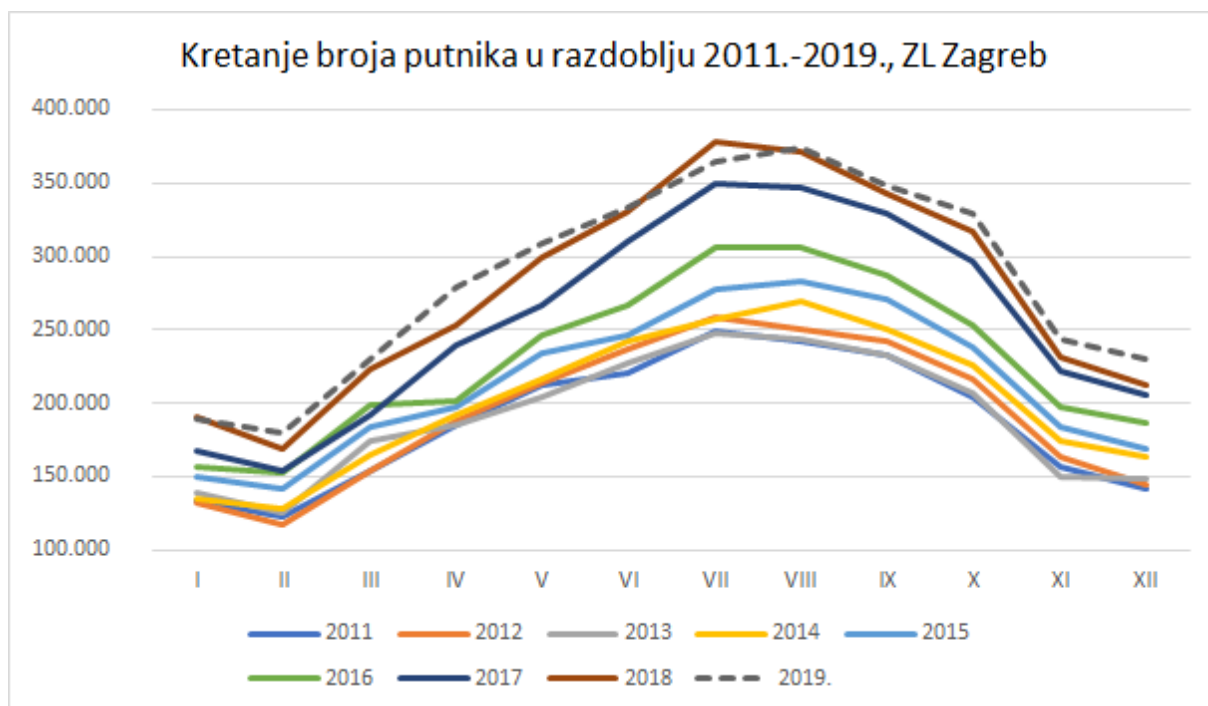


Izvor: DZS

Promotrimo li udjele u ukupnom prometu u 2011. i 2019. godini, razvidno je kako je najviše svoj udjel u ukupnom nacionalnom prometu povećala ZL Split (sa 23% na 29%), dok je ZL Zagreb doživjela pad udjela (41% na 30%)

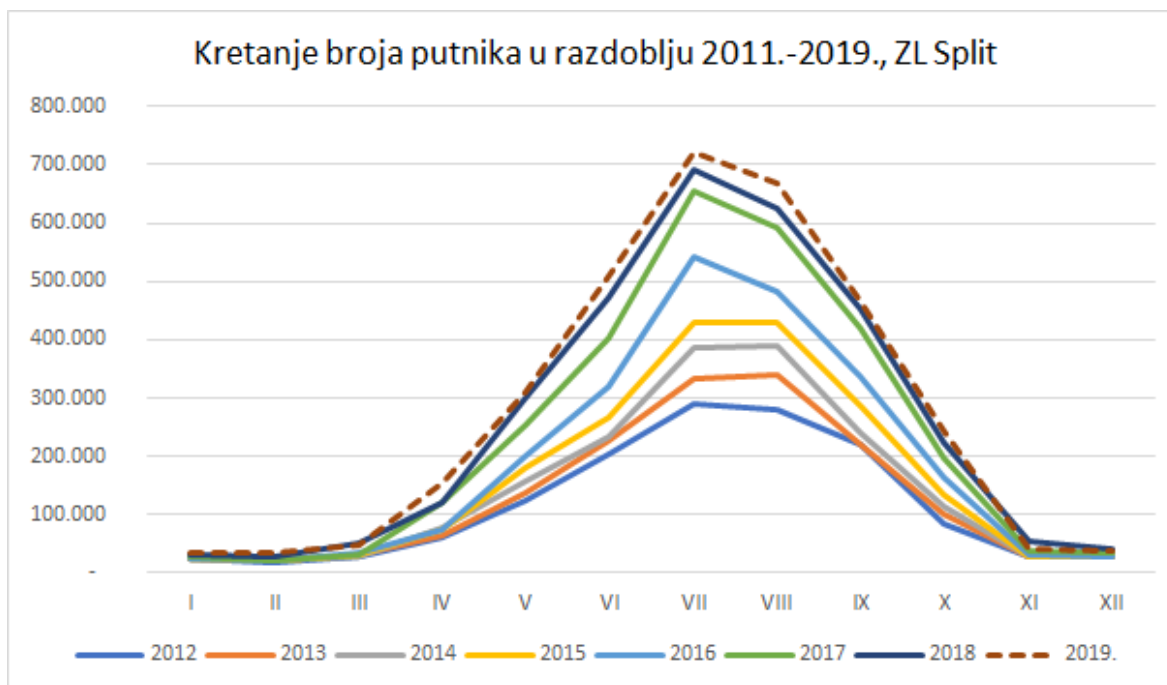
Promotrimo li promet po svakoj od šest najprometnijih zračnih luka Hrvatske (Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar, Pula, Rijeka) zasebno, razvidimo različite trendove rezultatske progresije.

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).



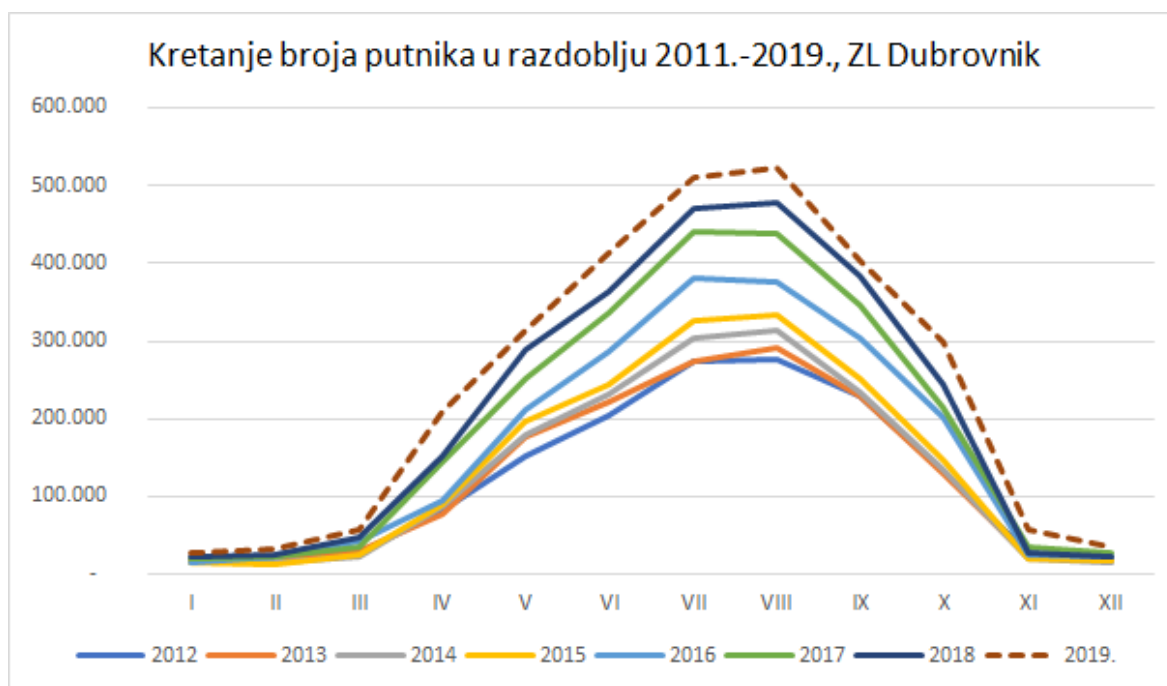
Izvor: DZS

Kada je riječ o ZL Split, 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.



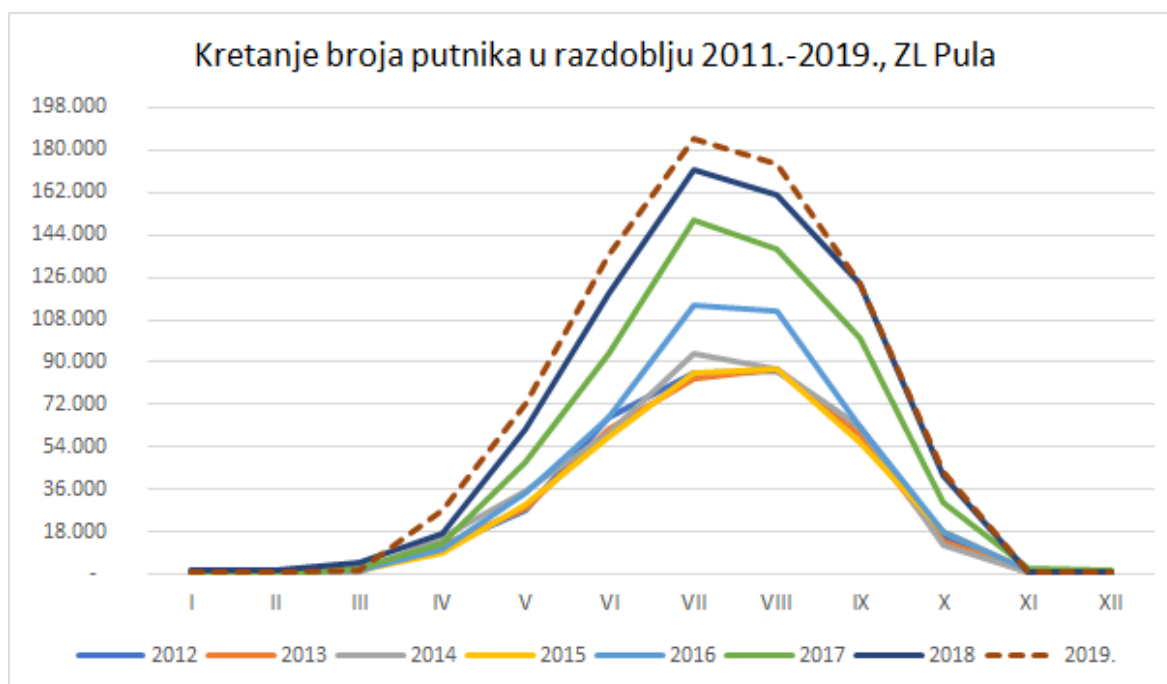
Izvor: DZS

Slično se može konstatirati i za ZL Dubrovnik, iako je za razliku od Splita rast povoljnije distribuiran u korist predsezonskih i posezonskih mjeseci, uz određeni pomak sa srpnja na kolovoz.



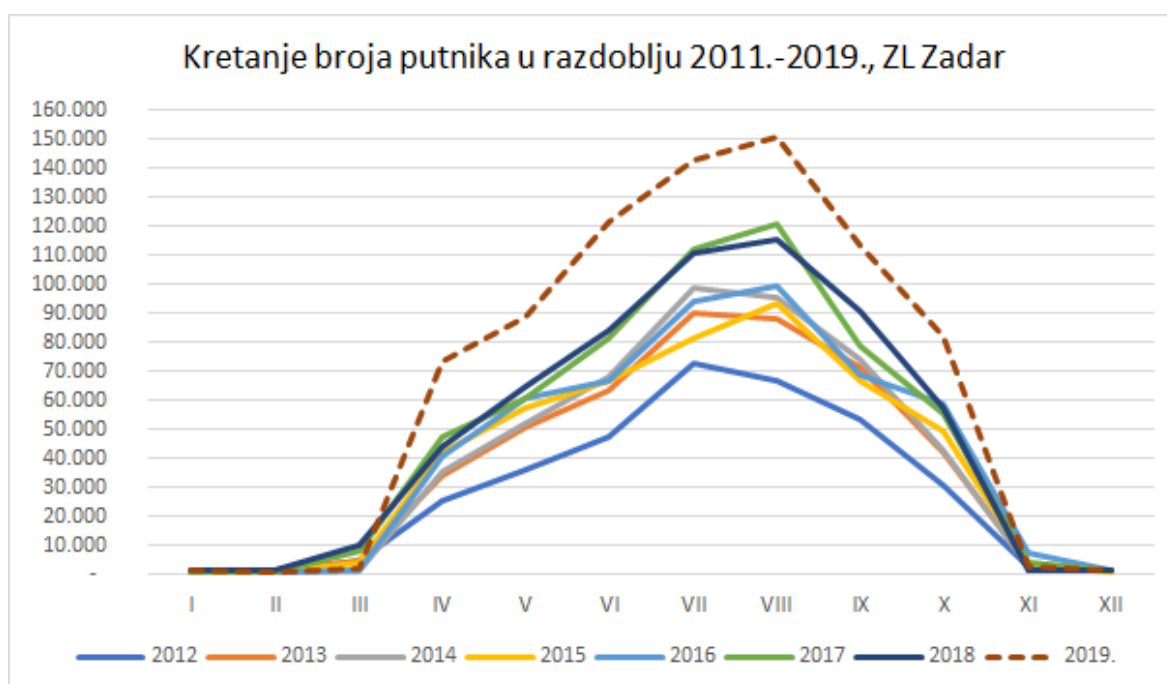
Izvor: DZS

Rezultatska progresija ZL Pula sličnija je onoj Splita, uz određene pozitivne pomake tijekom predsezone 2019.



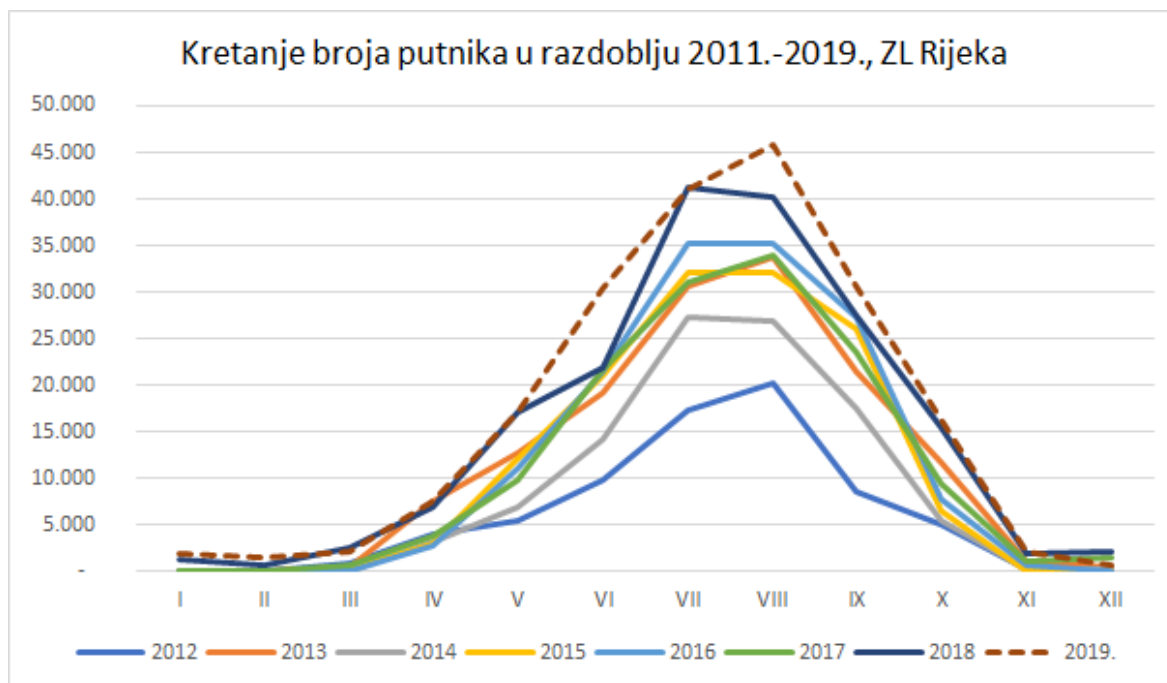
Izvor: DZS

ZL Zadra doživjela je zanimljivu rezultatsku progresiju. Iako je vrhunac progresije zabilježen tijekom ljetnih mjeseci, tj. vrhunca sezone (prvenstveno u kolovozu), Zadar je kroz godine ostvario i osjetno povećanje prometa tijekom pred i posezone, naglašenije nego li je to slučaj s većinom drugih ZL. Valja naglasiti i kako je ZL Zadar ostvarila najveću stopu rasta u 2019., u usporedbi s prometom 2018. godine – čak +34% (naspram 8,3% rasta na razini ukupnih pokazatelja svih ZL).



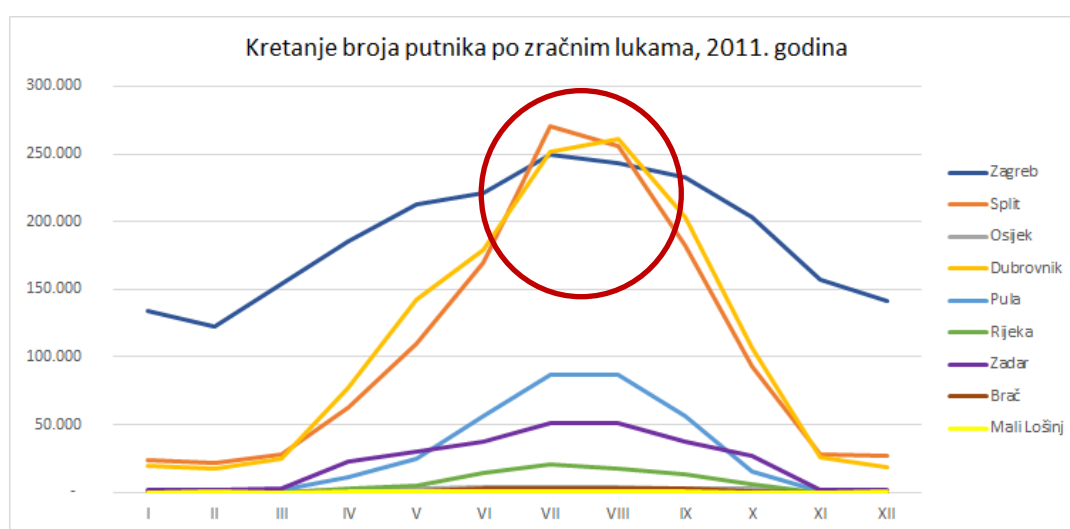
Izvor: DZS

ZL Rijeka je u razdoblju 2011.-2019. zabilježila nešto manje ujednačenu progresiju nego li je to slučaj s ranije spomenutim ZL. Generalno gledano, promet je osjetnije rastao tijekom ljeta, no ovisno o mjesecu dolazilo je i do određenih YoY padova prometa, dok je u 2019. zabilježen i solidan porast prometa lipnja (u usporedbi s prethodnom godinom).

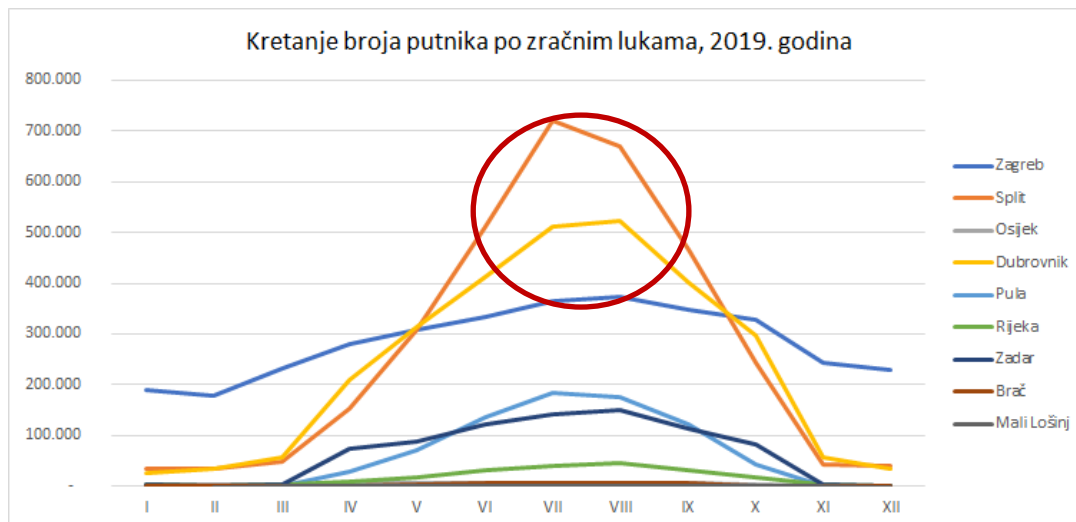


Izvor: DZS

Usporedimo li na istom grafikonu distribuciju prometa ZL po mjesecima za 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 Zagreb. S druge strane, Zagreb ostaje ZL sa sezonalno najpravnomjernije distribuiranim prometom na razini čitave godine.



Izvor: DZS



Izvor: DZS

Na kraju, valja reći kako i tijekom 2019. većina hrvatskih zračnih luka bilježi povećanje broja rotacija u odnosu na prethodnu ljetnu sezonu letova, a primjetan je i trend povećanja frekvencije povezanih letova s emitivnim tržištima, povećanje broja umreženih destinacija na strani hrvatskih i stranih zračnih luka, kao i produljenje rotacijskih razdoblja (raniji početci i kasniji završetci pojedinih programa), što je trend koji bilježimo već niz godina.

Činjenica je kako je HTZ i tijekom 2019. nastavio aktivno poticati zrakoplovne prijevoznike te programe turoperatora temeljene na zrakoplovnom prijevozu, s naglaskom na razdoblja van vrhunca turističke sezone.

S druge strane, promidžba se i nadalje provodila s naglaskom na ulaganja na tržištima s visokim potencijalom rasta, kao i visokom potencijalom doprinosa ostvarenju strateških marketinških ciljeva (afirmacija PPS razdoblja, veća prosječna potrošnja turista), što u praksi predstavlja tržišta poput Skandinavije/Nordijskih zemalja, Ujedinjene Kraljevine i dr.

Sve navedeno ukazivalo je na daljnje (srednjoročno) povećanje udjela dolazaka zrakoplovom u ukupnim dolascima turista u Hrvatsku, no u trenutku izrade ovog izvješća razvidno je kako će sezona 2020. predstavljati ekstremnu anomaliju u odnosu na prethodne turističke godine, uslijed dramatičnog učinka globalne epidemije virusa COVID-19 na promete putnika u svim aspektima. Posljedice u segmentu zrakoplovnog prometa zasigurno će biti sveobuhvatne – osim izuzetno velikog pada broja zrakoplovnih putnika, počevši već s krajem veljače 2020., očekuje se i veliko „preslagivanje“ tržišta na strani ponude, zbog očekivanih financijskih gubitaka i stečajeva zrakoplovnih prijevoznika te neizvjesnosti vezane uz oporavak potražnje tijekom predstojećih mjeseci.