

## Aviopromet i uloga aerodroma

Rezultati koji se ostvaruju u privredi Dubrovnika, a posebno u najznačajnijoj grani te privrede — ugostiteljstvu i turizmu, uvjetovani su, između ostalog, sposobnošću djelatnosti prometa i veza, da svojim uslugama po količini i kvaliteti zadovolje potražnju. S druge strane, mogućnosti prometa u zadovoljenju općih i turističkih potreba, determinirana je veličinom i stanjem prometne infrastrukture i prevoznih kapaciteta, te zahtjevima za kvalitetom usluga kao što su brzina, udobnost, sigurnost prevoza, usklađenost redova vožnje, organizacijom prihvata i otpreme itd.

Dosadašnje uspjehe i budući razvoj dubrovačke ugostiteljsko-turističke privrede teško bi bilo zamisliti bez zračnog prometa. Zračni promet u mnogome valorizira turističku vrijednost Dubrovnika. U jugoslavenskim relacijama dubrovačko područje posjeduje određene prednosti pred ostalim turističkim predjelima u pogledu klimatskih, prirodnih, kulturno-povijesnih i hotelsko-infrastrukturnih usluga. Osim toga, za krupnije turističke poduhvate prisutna je i dovoljna koncentracija smještajnih kapaciteta. Međutim, potrebno je naglasiti da su prisutni i neki negativni elementi, a posebno dva, koji se tiču prometnih uvjeta za dolazak u Dubrovnik i to:

- periferni položaj Dubrovnika u odnosu na glavne izvore turističkih migracija,
- veoma loša pomorska i kopnena povezanost, koja je posebno u današnje vrijeme često puta presudan faktor dolaska turista na ovo područje.

Iako je problem prometne povezanosti Dubrovnika već godinama akutan, zabrinjavajuća je konstatacija da se situacija iz godine u godinu pogoršava s veoma malim izgledima da se nešto u bližoj budućnosti značajnije uradi.

Sve od otvaranja Aerodroma »Dubrovnik«, što se otprilike poklapa s erom uvođenja u saobraćaj velikih mlaznih aviona i masovnog turizma, turistička privreda Dubrovnika u ovoj vrsti prometa nalazi glavni oslonac.

Zračni promet je umnogome utjecao na povećanje turističkog prometa i svih mjerila turističkog poslovanja, kao što su: dani zauzetosti hotelskih kapaciteta, prosječna potrošnja, prosječni dani boravka gostiju itd. Npr. u 1979. g. 16.206 kreveta u komercijalnim objektima ostvarilo je 2,902.672 noćenja. Bilo je 179 dana pune zauzetosti, a prosječan boravak iznosio je 6,4 dana.

Iz godine u godinu pojavljuje se vrlo jaka korelativna veza između turističkog prometa općine i prometa na aerodromu. Npr. 1979. g. uporedni pregled prometa međunarodnih putnika u dolasku preko aerodroma i na području općine, bio je kako slijedi:

Mjesec	Općina Dubrovnik	Aerodrom	%
Siječanj	3.520	2.271	64,5
Veljača	3.075	2.360	76,7
Ožujak	10.266	6.486	63,2
Travanj	30.315	18.444	60,8
Svibanj	39.498	25.078	63,5
Lipanj	47.078	31.750	67,4
Srpanj	65.496	39.998	61,1
Kolovoz	81.709	37.235	45,6
Rujan	51.098	32.602	63,8
Listopad	34.047	23.200	68,1
Studeni	4.831	3.680	76,2
Prosinac	4.763	4.332	91,0
<b>Svega</b>	<b>375.696</b>	<b>227.436</b>	<b>60,5</b>

Kad se od svih međunarodnih putnika na aerodromu oduzmu svi oni putnici koji dolaze na Crnogorsko primorje (a poznato je da je katastrofalni potres 15. 04. 1979. g. sveo taj broj praktično na nulu), te nešto putnika koji nemaju obilježje pravih turista (naši građani i izletnici) dobijamo da ipak više od 50% turista dolazi na područje Dubrovnika avionskim putem. Iz navedene tabele vidimo, da je korelativna veza naročito velika u vansezonskim mjesecima, kada je dolazak avionom u Dubrovnik skoro isključiv, dok postotak opada kako idemo prema glavnoj sezoni kada se povećava uloga individualnog i grupnog auto-turizma.

Potrebno je naglasiti da će poskupljenje fatinih derivata sigurno utjecati na daljnje prestrukturiranje putnika prema avionskom prometu, koji ipak može bolje koristiti kapacitete zbog naglašenije koncentracije i organiziranosti turističke potražnje u Evropi.

U domaćem prometu prisutna je ekonomska zakonitost da je promet direktno u funkciji cijene putem karte. Međutim, za očekivati je da će usprkos poskupljenju, sve više domaćih putnika dolaziti u Dubrovnik avionom, posebno u jeftinijim aranžmanima AIR lifta i na kredit.

Aerodrom »Dubrovnik« svojim prometom od preko 1.000.000 putnika godišnje u dolasku i odlasku i tranzitu i sa preko 14.000 operacija slijetanja i polijetanja, spada među najfrekventnije aerodrome u zemlji. Potrebno je naglasiti, da je on samo dio ukupnog sistema zračnog prometa, jer izgrađen aerodrom ili mreža aerodroma, nije sama sebi svrha. U zračnom prometu pored aerodroma prisutni su neki drugi sudionici, bez kojih je zračni promet nezamisliv. To su avionske kompanije, državni organi ovlašteni za sigurno vođenje zrakoplova, meteorološka služba, snabdjevači gorivom, carina, milicija itd. Potrebna je potpuna koordinacija svih učesnika u prometu da bi se zadovoljile potrebe koje se od zračnog prometa traže.

U tom smislu treba sagledati neke probleme, koji su objektivno prisutni u zračnom prometu, kao i neke specifičnosti na aerodromu »Dubrovnik«. Potrebno je pokušati sagledati neke mogućnosti koje do sada nisu korištene i kojima se može više generirati razvoj privrede Dubrovnika i to ne samo one ugostiteljsko-turističke.

#### a) Problem avio-goriva

Na aerodromu »Dubrovnik« danas se godišnje utroši između 30 i 35.000 t kerozina, i uprkos nestašice koja je prisutna u Jugoslaviji zbog neusklađenosti proizvodnje i potrošnje i nedovoljnog skladišnog prostora, na aerodromu »Dubrovnik«, skoro da i nije bilo kriznog razdoblja.

U Jugoslaviji je npr. u 1978. g. utrošeno 331.000 t kerozina, od čega na domaće kompanije otpada 269.000 t. Karakteristično je, da je uz veoma niski iscrpак od svega 2,4% iz domaćih rafinerija dobiveno 298.000 t, 10.000 t je iz uvoza, a 23.000 t predstavljale su razne rezerve.

Međutim, cijena kerozina je strahovito porasla u posljednjem razdoblju i prema zadnjim podacima iznosi 420 \$ po toni ili 8.510,00 dinara.

Činjenica je, da i u svijetu i kod nas problem goriva dobija sve veće i veće dimenzije, i to ne samo zbog strahovitih skokova u cijenama, već i zbog stalne nestašice nafte i iscrpka koji se odnosi na kerozin.

Prema studiji ICAO »Raspoloživost avio-goriva u budućnosti«, avionsko gorivo učestvuje sa oko 4,5% u ukupnoj potrošnji petrolejskih proizvoda u zemljama tržišne privrede, a sa oko 12% potrošnji goriva u ukupnom prometnom sektoru. Nadalje, u potrošnji energije i nafte dominiraju OECD zemlje, a naročito SAD i Kanada.

Prema procjenama rađenim od strane svjetskih institucija (Pratt WEEKS & STEBINGER, BB MOBIL ESSO) napravljena je tabela svjetskih resursa energije, gdje je vidljivo da su otkrivene zalihe nafte danas 640 milijardi barela, a potencijalni resursi su 2.500 milijardi barela. Ako se zna da je 1978. g. proizvedeno 22 milijarde barela sirove nafte, može se otprilike sagledati moguć-

nost, a to treba stalno imati na umu, da se ulažu ogromna sredstva u istraživanju novih nalazišta.

Buduća dostupnost snabdijevanja avio-gorivom neće ovisiti o raspoloživosti sirove nafte, već i o konkurenciji zrakoplovstva s drugim korisnicima petrolejskih goriva i od mogućnosti rafinerija da proizvedu potrebne količine iz raspoloživih sirovina. Tu vladaju određene zakonitosti koje imaju utjecaja na situaciju snabdijevanja u svijetu, a i kod nas.

Cijena nafte se u svijetu između 1970. i 1974. g. povećala šesterostruko, da bi u razdoblju između 1974. i 1979. g. dosegla 26 US \$ po barelu.

#### b) Redovitost avionskog prometa

Redovitost u avio-prometu, gledano samo s aspekta aerodroma »Dubrovnik«, je više nego zadovoljavajuća. Otprilike samo 1% godišnjih



letova bude neizvršeno ili se izvrši sa zakašnjenjem, zbog bure ili niske oblačnosti. Međutim, u sistemu aerodromske mreže naše zemlje postoje aerodromi s akutnim problemom magle i s daleko većim koeficijentom zatvorenosti, a to često puta stvara kod putničke klijentele osjećaj nesigurnosti i nepovjerenja prema zračnom prometu.

Usprkos intenzivnim nastojanjima, instaliranje raznih tehničkih pomagala problem magle nije ni u svijetu ni kod nas riješilo na zadovoljavajući način.

#### c) Sigurnost zračnog prometa u zoni Aerodroma »Dubrovnik«

Sigurnosti u zraku na zračnim putevima i zonama aerodroma brine državna institucija — Savezna uprava za kontrolu leta. Na Aerodromu »Dubrovnik« sigurnost je potpuno zastupljena kad se slijeće iz pravca 120. Postoji čitav sistem uređaja koji tu sigurnost garantiraju. Međutim, drugi pravac je potpuno instrumentalno neosiguran i iz njega se vrši samo vizuelno slijetanje, što je u eri današnjih brzih aviona po mom mišljenju nedopustivo i nesigurno. Aerodrom »Dubrovnik« uočava taj problem i u neprestanoj je konfrontaciji sa stavovima SUKL-a, koja odbija da instalira odgovarajuće uređaje kojima bi se sigurno povećao koeficijent sigurnosti, smanjio broj neizvršenih slijetanja na aerodrom, smanjila buka



Radarista na ekranu prati sve avione koji lete u sektoru za koji je zadužen, a preko radio-veze komunicira s pilotom

na turističkom dijelu Cavtata i time aerodrom dobio na kvaliteti. Naša nastojanja u tom pravcu trebaju podržavati i Općina Dubrovnik i naša Republika, koja izdvaja sredstva u savezni budžet namijenjena za modernizaciju službe kontrole letenja.

#### **d) Mogućnost direktnog povezivanja Dubrovnika s nekim evropskim centrima i Amerikom**

U strukturi prometa na Aerodromu »Dubrovnik« iz godine u godinu prisutna je sve veća zastupljenost domaćih aviokompanija, pa su tako npr. u 1979. g. strane kompanije učestvovala svega sa 10,1%. Ovaj problem ne samo da ima odraz na finansijske efekte u poslovanju aerodroma, nego ima neposrednog utjecaja na bolju povezanost Dubrovnika sa svijetom. Naime, kroz politiku domaćih prevoznika Dubrovnik se zapostavlja, i svi letovi u redovnom prometu prema inozemstvu, posebno u zimskom razdoblju, odvijaju se najviše preko Zagreba ili Beograda. Za modernog turistu, presijedanje povezano s pasoškim i carinskim formalnostima i s nesigurnošću hvatanja priključne veze, stvara velike probleme i destimulira da se opredijeli za određenu destinaciju. Zato bi bilo potrebno da dubrovačka hotelsko-turistička privreda, skupa s aerodromom, ispita mogućnost direktnog povezivanja Dubrovnika tokom čitave godine i s nekim evropskim centrima i s Amerikom. Samo našom inicijativom i prilagođavanjem zahtjevima modernog turista može se povećati i zimski turizam, i nautički turizam, uz posebno korištenje kombinacije aerodroma i marine itd.

#### **e) Mogućnost razvoja teretnog prometa**

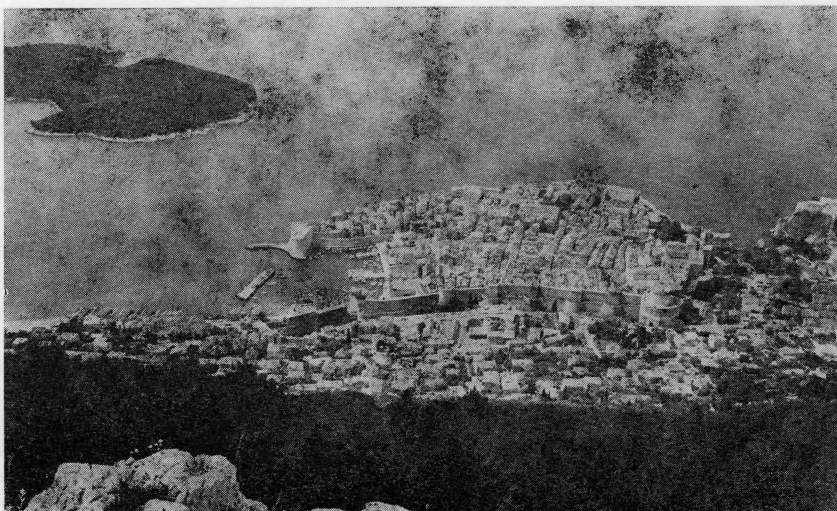
Ukidanjem željeznice prisutan je problem prevoza robe u Dubrovnik i iz Dubrovnika. U rješavanju tog pitanja bilo bi neophodno potrebno sagledati mogućnosti avio-prometa, jer su one

praktično do sada neiskorištene. Sada se preko aerodroma preveze oko 2.500 t robe putničkim avionima, što je zanemariva količina. Mislim da bi trebalo putem jedne studije ispitati mogućnosti i neke komparativne prednosti prevoza nekih roba avionom. Veliki limitirajući faktor u ovom smislu predstavlja nezainteresiranost avio-prevoznika da razvijaju cargo-flotu, posebno onu za domaći promet.

#### **f) Daljnja ulaganja u sigurnost i infrastrukturu**

U narednom periodu politika aerodroma će ići u pravcu daljnje modernizacije i proširenja kapaciteta, jer bi svako zaostajanje na ovom području značilo ili nazadovanje ili stagnaciju. Pored ulaganja u infrastrukturu i specifičnu aerodromsku opremu bit će potrebno u velikoj mjeri povećati sigurnost i uvesti sistem kontrole svega što se unosi u avion. Ulaganja koja se predviđaju po ove dvije osnove prelaze mogućnosti aerodroma, pa će biti potrebno na razini društveno-političke zajednice ocijeniti objektivne potrebe i naći sredstva, da bi se pitanje budućeg razvoja riješilo. Zbog toga su aerodromi SRH inicirali formiranje SIZ-a za razvoj zračnog prometa.

Aerodrom »Dubrovnik« u sistemu zračnog prometa igra veliku ulogu u privredi Dubrovnika, posebno u ugostiteljsko-turističkom smislu. On danas predstavlja »vrata Dubrovnika« i sigurno da bi, gledano sa aspekta razvijenosti ostalih vidova prometa, trebalo usporiti njegov razvoj. Međutim, ne samo da bi prestanak investicione aktivnosti na aerodromu značio stagnaciju, već bi to u izvjesnoj mjeri značilo nazadovanje. Zato je potrebno prići realizaciji izgradnje prometnice između grada i aerodroma i zacrtati stalnu potrebu pomaganja aerodroma da se dalje razvija i usavršava prema zahtjevima zračnog prometa i turističke privrede.



Pogled na Dubrovnik iz zraka