

EKONOMSKA OPRAVDANOST IZGRADNJE AERODROMA NA KRKU

Boris Prikrič

Izgradnja aerodroma Rijeka-Krk najveći je podvig koji je do sada izvršen na otoku Krku. Nijedan drugi investicioni projekt ne može se mjeriti s njim ni u pogledu veličine financijskih sredstava, ni u pogledu utjecaja na privredni život čitavog kraja. Značenje ovog aerodroma prelazi daleko preko granica samog otoka jer će se posljedice postojanja tako važnog prometnog čvora snažno osjetiti u privredi čitavog kvarnerskog područja, Rijeke, istočne Istre i sjevernog Primorja. Osim toga, utjecaj na ekonomska kretanja u čitavoj će ovoj regiji biti iz godine u godinu sve veći, proporcionalno s porastom prometa na samom aerodromu.

Sva vrijednost ovog velikog investicionog zahvata doći će do punog izražaja tek nakon izgradnje novog mosta koji će povezati otok Krk s kopnom. Do puštanja tog mosta u promet aerodrom neće moći pokazati svoju punu vrijednost i njegova korist za područja izvan otoka Krka bit će prilično smanjena. Zbog toga je u ekonomskoj studiji koja je prethodila izgradnji aerodroma bilo preporučeno da se predaja novog aerodroma na upotrebu izvrši isti dan kada se i novi most pusti u promet. To se nije moglo ostvariti jer se pripreme za izgradnju mosta prekomjerno otežu, pa će izgradnja kasniti najmanje 2—3 godine.

Zbog toga će razdoblje uhodavanja novog aerodroma, koje je i inače teško za svaki novi aerodrom, biti još više otežano. U prvim godinama svog postojanja novi aerodrom još nema posve razvijen promet pa su prihodi manji, a s druge strane postoje još znatni dodatni troškovi, dok se svi uređaji ne dotjeraju, dok se ne popuni i smjesti potrebno osoblje, dok se ne uhoda poslovanje i ne priuče sve ekipe da rade usklađeno, brzo i stručno. Bez mosta to će biti teže i trajat će duže.

Početne teškoće su prolazne prirode, a ekonomske koristi od aerodroma početak će se osjećati u smanjenom obimu odmah, da bi se onda brzo svake godine povećavale. U stvari, prilično jak ekonomski utjecaj na užu okolinu aerodroma osjetio se već u toku same izgradnje. To je

razumljivo ako se uzme u obzir da se radi o investicionom objektu čiji troškovi izgradnje iznose oko 8 milijardi starih dinara, od čega se veliki dio prelijevao direktno ili indirektno u to područje.

Osim toga, mogli su se primijeniti znatni ekonomski odrazi u širem području, isto tako već u toku same izgradnje aerodroma. S obzirom na potencijalne mogućnosti zračnog saobraćaja donesene su odluke o izgradnji novih hotelskih kapaciteta, tako da se razvila pojačana izgradnja na relaciji turističkih investicija, što je opet značilo velike koristi već u toku same izgradnje. Nakon izgradnje bit će ekonomski utjecaj još veći, a povezanost rada novog aerodroma i mnogobrojnih turističkih kapaciteta uzajamno će pojačavati ekonomski rezultat svakog pojedinog objekta. U tom međusobnom potenciranju ekonomskog efekta još će se više povećati ukupna korist za čitavo područje.

Koristi od aerodroma

Jedna od osobitih značajki aerodroma bez sumnje je mnogostranost koristi, budući da će se rezultati odraziti na toliko raznih djelatnosti i u toliko vidova da ih je teško sve obuhvatiti jednim prikazom. Osim toga, te koristi će se pojaviti na velikom području, pa je širina područja na kojem će se osjetiti ekonomske posljedice puštanja aerodroma u promet druga njegova bitna značajka.

Aerodrom će omogućiti da sva turistička mjesta od Senja do Mošćeničke Drage, a naročito sva mjesta na obalama otoka Krka, intenzivno učestvuju u koristima. Te koristi nisu ni približno iscrpljene samo utjecajem na hotele i ugostiteljstvo, iako je taj rezultat sam po sebi ogroman. Tu se javlja čitav lanac privrednih organizacija koje mogu učestvovati, kao što su razne trgovine, agencije, autobusna poduzeća i niz drugih uslužnih djelatnosti. Osim toga će korist osjetiti i veliki dio privrednih poduzeća riječkog područja, kao npr. luka, špedicije, brodarska poduzeća, pomorske agencije, industrijski proizvođači, zastupstva, uvozno-izvozna veletrgovina i mnogi drugi. Svi oni moći će unaprijediti svoje poslovanje zahvaljujući povezanosti Rijeke s ostalim svijetom putem zračnih linija i na taj će način moći ubrzati poslovna putovanja i pojačati kontakte s poslovnim partnerima.

Povrh svega toga pojavit će se veliki broj pojedinačnih koristi i ekonomskih efekata novog aerodroma. On će uvjetovati osjetno povećanje zaposlenosti najprije u samom aerodromskom poduzeću, onda u nizu djelatnosti vezanih za promet aerodroma, turističke objekte, trgovinu i slično, pa sve do niza privatnih djelatnosti.

Položaj aerodroma

Novi aerodrom smješten je na krajnjem sjevernom dijelu otoka Krka, u području gdje se otok najviše približio primorskoj obali. Poletno-sletna staza pruža se od sjeverozapada prema jugoistoku, što znači

gotovo uporedo sa smjerom obale. Tačan položaj staze je 144° — 324°, a njena duljina iznosi 2500 metara. Širina staze je 45 metara sa proširenjima na jednom i drugom kraju za okretanje aviona. Visina nad morem je oko 85 metara.

Aerodrom ima u letačkom pogledu vrlo povoljan položaj jer su prilazni pravci na obje strane bez ikakvih zapreka na daleko i široko. To osobito vrijedi za prilaz sa zapada, gdje se najveći dio slijetanja vrši nad Kvarnerskim zaljevom, tj. nad morem, što pruža potpunu sigurnost od svake zapreke. To je posebno dragocjeno kod nepovoljnih vremenskih prilika i slabe vidljivosti. Na ovoj strani postavljen je i sistem za instrumentalno slijetanje.

Aerodrom je dobro opremljen potrebnom elektronskom opremom po svim savremenim zahtjevima, tako da će kontrola leta moći zadovoljiti i najgušći promet. Tu su radio-stanice, radarski uređaji, radio-telefonija za direktnu vezu s avionima na tlu i u zraku u zoni kontrole leta, radio-svjetionici, uređaji za instrumentalno slijetanje itd. Osim toga, aerodrom je potpuno opremljen za noćni let prilaznom rasvjetom, rasvjetom poletno-sletne staze, rulnih staza i platforme. Spomenuta platforma 300 m je duga i 112 m široka.

Što se tiče položaja aerodroma Rijeka-Krk u odnosu na druga velika središta zračnog saobraćaja, taj je vrlo povoljan, kao što se može vidjeti iz slijedeće tabele koja pokazuje udaljenosti zračnim putem od Rijeke:

Zagreb	130 km
Beč	355 km
Rim	395 km
Milano	420 km
Budapest	425 km
Beograd	455 km
Zürich	510 km
Prag	520 km
Geneve	655 km
Berlin	805 km
Varšava	900 km
Bruxelles	958 km
Paris	990 km

Dakle, kao što se vidi, veliki broj vrlo važnih međunarodnih aerodroma nalazi se unutar granice udaljenosti od 1000 km, što se u zračnom saobraćaju smatra vrlo blizim i uglavnom je u vremenu leta unutar jednog sata. Čitav niz zračnih luka čak je na udaljenosti oko 500 km ili manje. Većina aerodroma iz gornje tabele predstavlja potencijalni izvor velikog broja turista pa i poslovnih ljudi u saobraćaju s Rijekom.

Potrebno je spomenuti još nekoliko aerodroma koji su znatno dalji, ali ipak u granicama tzv. srednjih pruga, jer vrijeme direktnog leta do njih iznosi 1,30 do 3 sata. To su slijedeći aerodromi:

Atena	1090 km
Kopenhagen	1150 km
London	1755 km
Stockholm	2230 km
Moskva	2700 km
Kairo	2800 km

Očito je da su to isto tako potencijalne mogućnosti jakih tokova putničkog zračnog saobraćaja. Iz svega vrlo jasno proizlazi da je geografski položaj novog aerodroma vrlo povoljan, što će bez sumnje imati jak utjecaj na veličinu prometa. Na toj činjenici su se temeljile postavljene prognoze budućeg prometa i ocjena ekonomske opravdanosti izgradnje.

Lanac aerodroma jadranskog područja

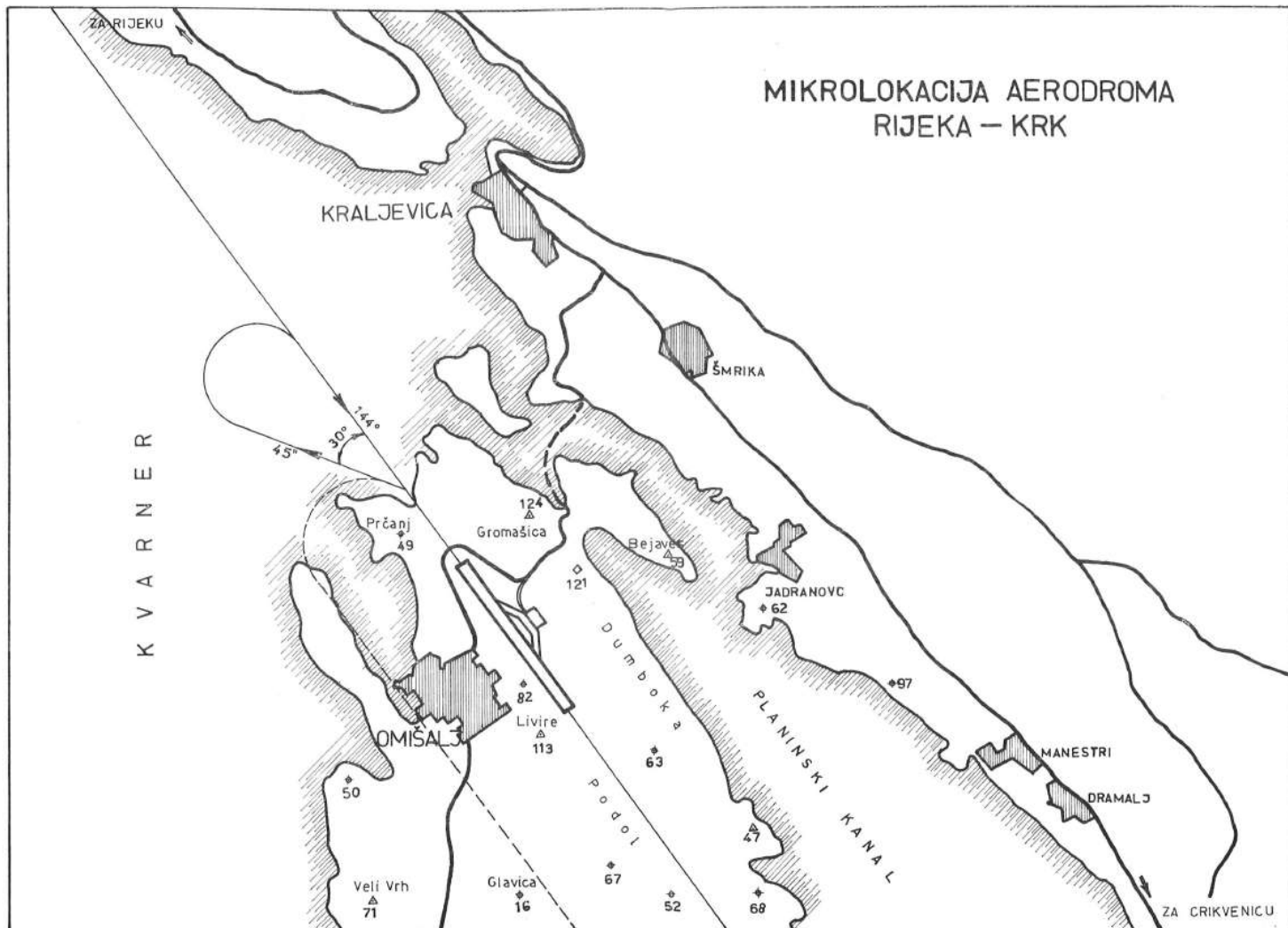
Navedeni razlozi nisu bili jedini koji su opravdavali izgradnju aerodroma na Krku. Među ostalim razlozima bila je i želja da se na Jadranu izgradi lanac aerodroma, polazeći od činjenice da praktički domet jednog aerodroma prestaje na udaljenosti od 100 km. Rub tog područja već je dosta slabo povezan. U stvari, najbolje je posluživanje koje aerodrom pruža na udaljenosti do 50 km, jer putnik koji leti iz Zapadne ili Sjeverne Evrope do Jadrana samo 2 sata pa i manje u udobnom avionu, neće prihvatiti da se gnjavi u autobusu još 2 sata do svog hotela.

Zbog toga su mjesta na većoj udaljenosti od 100 km od aerodroma neinteresantna za putnike zračnog saobraćaja i ne mogu koristiti utjecaj zračnog turizma, koji dobiva naglo na važnosti i donosi ogromne koristi u područjima dohvata dobrog aerodroma.

Iz toga slijedi da je opravdano duž jadranske obale izgraditi aerodrome na udaljenosti od 200 km jer se na taj način njihove zone utjecaja neće preklapati, budući da će svakom od njih biti ostavljeno po 100 km, a s druge strane postiže se time da će sva mjesta na obali biti poslužena od nekog najbližeg aerodroma na udaljenosti prihvatljivoj za evropske zahtjeve. Takav lanac aerodroma mogu činiti slijedeća čvorišta: Pula—Rijeka—Zadar—Split—Dubrovnik—Titograd.

Od spomenutih aerodroma postojao je u početku samo Titograd, koji je bio potreban i bez obzira na turistička kretanja jer je igrao važnu ulogu u povezanosti Crne Gore s ostalim krajevima. Razvojem turističkog prometa njegova važnost se povećala, ali je došlo do potrebe izgradnje posebnih turističkih aerodroma. Uz prilično razumijevanje mjerodavnih faktora i dosta velike napore otvoreno je za putnički saobraćaj nekoliko aerodroma, i to redom:

Dubrovnik	1962. god.
Split	1967. god.
Pula	1967. god.
Zadar	1969. god.
Rijeka	1970. god.



Položaj poletno—sletne staze aerodroma Rijeka—Krk i njegova prometna povezanost s neposrednom okolinom

Izgradnjom aerodroma Rijeka-Krk spomenuti je lanac obalnih turističkih aerodroma ostvaren u cijelosti i već se po dosadašnjim uspjesima može zaključiti da je time dobivena jaka podrška razvoju turizma i, uopće, privrednom razvoju područja oko svakog od aerodroma spomenutog lanca.

Iskustva novootvorenih aerodroma

Usprkos tome što je prošlo vrlo kratko vrijeme otkako su novi aerodromi jadranskog područja u prometu, tako da još nisu mogli pokazati pune rezultate, ipak su već do sada dobivena vrlo ohrabrujuća iskustva. U stvari, postignuti promet nadmašio je sva očekivanja. Sve prognoze, pa i one najsmjelije, pokazale su se premalene jer je promet rastao skokovito, tako da su novi kapaciteti, za koje su tehnički projekti izrađeni prije svega nekoliko godina, već sada premaleni, pa se moraju vršiti novi investicioni zahvati radi proširenja. Na temelju postignutog prometa novi planovi za budućnost postavljaju se znatno smjelije.

To najbolje pokazuje primjer aerodroma Dubrovnik koji je u svega 7 godina postojanja promet putnika više nego početverostručio, dok plan za slijedećih 7 godina predviđa da će se taj promet povećati za 13 puta prema početnoj godini. To pokazuje na vrlo impresivan način slijedeća tabela, koja sadrži službene podatke aerodroma; međutim, rađena je sredinom 1969. god. pa podaci za tu godinu predstavljaju u stvari službenu procjenu očekivanog prometa. Procjena se odnosi samo na posljednje mjesece u godini.

Promet aerodroma Dubrovnik pokazao je slijedeći porast:

<i>Godina</i>	<i>broj kretanja aviona</i>	<i>broj putnika</i>	<i>indeks putnika</i>
1962.	2464	69.574	100
1963.	4200	119.593	172
1964.	6070	202.387	291
1965.	6770	234.547	337
1966.	7002	262.909	378
1967.	7322	277.023	398
1968.	7197	306.273	440
1969.	9500	450.000	647
1975.	13000	910.000	1300

Posljedice postojanja tog aerodroma za čitavo područje ogromne su i svake godine se osjećaju sve jače, i to znatno preko onoga što bi direktno slijedilo prema odnosu brojki iz navedene tabele. To je zbog poznate i stručno već dovoljno obrađene činjenice da turisti koji dolaze zračnim saobraćajem troše više od prosjeka i da vrijeme njihovo

vog dolaska ne zahvaća samo glavnu sezonu nego priličan broj tih turista dolazi izvan glavne sezone. Ovo je posebno dragocjeno jer poboljšava korištenje postojećih kapaciteta.

Aerodrom Split, premda još mnogo mlađi i tek u početku svog razvoja, dakle u godinama početnog uhadavanja, već pokazuje vrlo nagli porast prometa i prilično smjele planove za budućnost, kao što to pokazuje slijedeća tabela:

<i>Godina</i>	<i>broj kretanja aviona</i>	<i>broj putnika</i>	<i>indeks putnika</i>
1967.	3046	105.174	100
1968.	3923	150.439	143
1969.	5800	240.000	228
1975.	14000	800.000	762

U toj tabeli vrijedi za podatke 1969. godine ista primjedba koja je navedena za Dubrovnik. Aerodrom Pula imao je 1968. promet od 1600 aviona i 75.141 putnika, dok plan za 1975. predviđa 1334 aviona sa 230.920 putnika. Zadar, tek otvoren 1969. godine, imao je te godine 20.000 putnika, ali ipak za 1975. god. postavlja smjeli plan na 6000 aviona i 240.000 putnika.

Podaci za navedene aerodrome jadranskog obalnog područja vrlo su dragocjena tačka uspoređivanja za analize i ocjene u vezi novog aerodroma Rijeka-Krk, pa ih treba zadržati na umu kod daljih razmatranja.

Uloga zračnog saobraćaja u unapređenju turizma

Novoizgrađeni aerodromi duž jadranske obale imaju prvenstveno turističku ulogu. Neki od njih imaju gotovo isključivo samo tu ulogu. To ne vrijedi u tolikoj mjeri za aerodrom Rijeka-Krk koji se nalazi u blizini tako jakog privrednog područja kao što je Rijeka sa svojom industrijom, lukom i trgovinom. Zbog toga će taj aerodrom imati jaku komponentu neturističkog prometa, što je važno i za Rijeku i za aerodrom, jer taj promet teče cijelu godinu i nema jake oscilacije kao što je kod turističkog prometa.

Ipak, to je samo pozitivni dodatak u prilog ekonomske opravdanosti izgradnje aerodroma na Krku. Glavni razlog i najjače ekonomsko opravdanje ostaje unapređenje turizma u širem kvarnerskom području. Taj razlog je sam po sebi toliko jak da opravdava tu investiciju čak i bez obzira na ostale razloge i ostale direktne i indirektno koristi. Puštanje aerodroma u promet stvara mogućnost da se zračni saobraćaj uključi u turistička kretanja sjevernog Jadrana, što je događaj s nedoglednim ekonomskim posljedicama.

Do otvaranja aerodroma zračni je saobraćaj za ovaj kraj igrao minimalnu ulogu. Udaljenost Ljubljane i Zagreba tako velika da su se ovi

aerodromi mogli koristiti samo u iznimnim slučajevima. Aerodrom Krk postavljen u središtu ove regije imat će ogroman utjecaj na unapređenje turizma jer će se zračni saobraćaj moći uključiti u velikim razmjerima, zahvaljujući činjenici da je to područje s velikim smještajnim kapacitetima.

Radi se o tome da je izgradnja turističkog aerodroma opravdana samo u kraju gdje već postoji razvijeni turizam. Zračni saobraćaj može igrati vrlo značajnu ulogu u unapređenju turizma nekog područja pod uvjetom da je turizam u tom kraju dosegao već dovoljno velik obim. To je zbog činjenice da samo mali dio turista koristi zračni saobraćaj, pa turizam mora biti već dosta jak da bi onaj njegov procenat koji će otpasti na avioturiste biti tolik da broj putnika omogući rentabilno poslovanje zrakoplovnih kapaciteta.

Osim toga, tada su obično zadovoljeni ostali neophodni uvjeti za tu vrstu turizma, tj. postojanje dovoljnih kapaciteta u hotelima visokih kategorija, kakve traže turisti koji putuju avionima, postojanje dobrih cesta i odgovarajućeg lokalnog saobraćaja, koji omogućuje brze i udobne veze između aerodroma i okolnih turističkih mjesta u zoni posluživanja, oko 100 km oko aerodroma. Ovaj domet se smanjuje ako su ceste slabije ili ako se mora upotrebljavati trajekt, jer za putnika je presudno mjerilo vrijeme vožnje, a ne udaljenost.

Za uvjete čitave jadranske obale može se smatrati da je dobro posluživana zona u krugu do 50 km oko aerodroma, dok se područje od 50—100 km može smatrati znatno slabije posluženim i više kao dodatak na prvu glavnu zonu.

U području istarsko-kvarnerske regije postoje svi prije navedeni uvjeti za nagli razvoj zrakoplovnog turizma. Ti se uvjeti stalno poboljšavaju jer se svake godine provode investicioni radovi u izgradnji hotela visokih kategorija i u modernizaciji cesta. Na taj se način stvara uzajamni pozitivan utjecaj aerodroma na razvoj važnih investicionih zahvata, a oni se odražavaju na pojačanje uvjeta za veći promet aerodroma, dok ovaj veći promet stvara dobre temelje za buduće investicije.

Očito je da je ekonomska korist takve uzajamnosti velika, a visoko je opravdano upravo postavljanje novog aerodroma u područje koje je u jakom razvoju, kao što je netom opisano. Što se direktno tiče turističke privrede, tu izgradnja aerodroma donosi velike koristi unapređenju te grane, i to prvenstveno iz slijedećih razloga: avionima dolaze turisti viših kategorija pa to omogućuje bolje korištenje kapaciteta najskupljih hotela, nadalje ovi turisti troše po jednom danu više od ostalih turista, jer statistike pokazuju da je u Jugoslaviji prosječna potrošnja po jednom stranom turistu 10 američkih dolara na dan (zaokruženo), dok za avioturiste taj prosjek iznosi blizu 14 dolara dnevno.

No, i to nije sve, jer avioturisti dolaze bez vlastitih kola pa troše još i na lokalni saobraćaj, te pridonose većoj rentabilnosti autobusnog i brodarskog saobraćaja; oni dulje borave u mjestu odmora jer izgube manje vremena na put, oni produžuju turističku sezonu i to vrlo znatno —

jer mogu letjeti preko Evrope i onda kad mototuristi više ne mogu putovati zbog snijega, poledice, magle i ostalih vremenskih nepogoda na cestama u alpskim predjelima koje moraju proći.

Ni time nisu iscrpljene sve koristi avioturizma. Dalji doprinos razvoju turizma nastaje od apsolutnog povećanja broja turista zbog skraćivanja puta. Mjesto 20—30 pa i više sati, putovanje se svodi na svega 2—3 sata, a to omogućuje i turistima iz udaljenih zemalja, koji zaziru od dugačkih i napornih putovanja pa odlaze u njima bliže zemlje, da brzo i udobno lete do Krka. I još više, znatan broj novih posjeta može se očekivati izvan turističke sezone kad u nekim zemljama postoji 4—5 dana praznika koji se s vikendom mogu spojiti u tjedan dana, pa se turist može odlučiti na put do Jadrana pod uvjetom da postoji avionski saobraćaj koji dozvoljava da za nekoliko sati stigne na toplo more, gdje može koristiti praktički čitavo vrijeme svog malog odmora.

Iz samog aerodroma može se uz dobru organizaciju i malo poslovnog duha izvući još niz daljih koristi i tako povećati ekonomsko opravdanje izgradnje aerodroma. Tu su u prvom redu organizirani čarter-letovi zajedno s određenim boravkom. Obradom tržišta i brigom oko želja evropskih turista mogu se otvoriti neslućene mogućnosti ulančenih kombinacija s dalekosežnim posljedicama na porast deviznog priliva i na povećanje rentabiliteta nedovoljno korištenih kapaciteta, kao što je ubacivanje slobodnih aviona domaćih poduzeća izvan glavne sezone u čarter-letove iz Evrope do Krka s kombiniranom uplatom koja za turiste sadrži osim leta u oba pravca još i 10-dnevno krstarenje brodovima Jadrolinije po mjestima, zaljevima i otocima istarsko-kvarnerske regije, neko drugo sa krstarenjem duž čitave obale i slično.

Ekonomska aktivizacija tuđih investicija

Izgradnja aerodroma Rijeka-Krk nalazi još jedno dodatno ekonomsko opravdanje u velikoj potencijalnoj mogućnosti svojstvenoj svim takvim objektima. Radi se o tome da je velika prednost zračnog saobraćaja pored ostalog i u tome što se s relativno skromnim investicijama u novi aerodrom mogu aktivirati ogromne tuđe investicije bez posebnog napora. Naime, za ostvarenje prije navedenih velikih koristi zračnog saobraćaja za turizam potrebna je velika flota putničkih aviona. Stvaranje takve flote tražilo bi ogromna investiciona sredstva. Međutim, te se koristi mogu postići tuđim investicijama.

Jedan aerodrom tipa Rijeka-Krk košta približno koliko samo jedan veliki putnički avion. Njegova izgradnja, tj. ta investicija analogna jednom avionu ipak stavlja u pokret na prijevozu turista za istarsko-kvarnersku regiju pedesetak ili više velikih putničkih aviona koji pripadaju nizu avionskih kompanija raznih država. Bez ikakve dodatne investicije jugoslavenskih sredstava u zračnu flotu, svi ovi veliki kapaciteti stvoreni golemim stranim investicijama počinju raditi u korist

turizma ovog područja. Osim toga, treba uzeti u obzir i veliki broj njihovog stručnog letaćkog osoblja i njihova predstavništva za prikupljanje turista. A povrh činjenice da se sve to bez investicija i vlastitog truda stavlja u pokret, svi ovi avioni plaćaju aerodromu velike pristojbe, povećavaju njegov promet i pridonose rentabilnosti njegovog poslovanja.

Aerodrom u najjačem turističkom području SFRJ

Posebna prednost aerodroma Rijeka-Krk, koja pojačava u vrlo jakoj mjeri njegovu ekonomsku opravdanost, jest činjenica da ovaj aerodrom leži u najjačem turističkom području Jugoslavije u kojem se, pored toga, nalazi najveća luka SFRJ, najveći grad i najjače industrijsko središte jadranske obale. Osobito je važna okolnost u pogledu najjačeg turističkog područja primjena iskustva ostalih aerodroma na Jadranu.

Već prije spomenuti izvanredno uspješni rezultati poslovanja novih aerodroma Dubrovnik i Split, koji su premašili sva očekivanja, ukazuju na mogućnosti koje pruža takav aerodrom. Promet turističkog aerodroma u najvećoj je mjeri ovisan o ukupnom turističkom prometu u području posluživanja i o smještajnim kapacitetima. Upravo u tom pogledu područje sjevernog Jadrana odskače znatno ispred područja koja poslužuju ostali aerodromi, pa se zato u slučaju aerodroma Rijeka-Krk može očekivati još bolji uspjeh.

Turistički kapaciteti tu su već sada vrlo jaki, a u daljoj budućnosti oni će biti brzo i vrlo znatno povećani. To se vidi vrlo jasno iz slijedeće tabele na temelju radova Urbanističkog instituta SR Hrvatske:

	<i>Broj turističkih ležaja</i>	
	<i>postojeći</i>	<i>planirani</i>
Istarsko-kvarnerska regija	124.414	609.300
Zadarsko područje	32.000	404.190
Šibensko i splitsko područje	77.000	566.820
Dubrovačko područje	36.518	200.113
Sveukupno	271.033	1,780.000

Izvor: Urbanistički institut SRH, elaborat br. 43, »Program dugoročnog razvoja i plan prostornog uređenja Jadranskog područja«, str. 81.

Kao što se iz navedene tabele vidi, razvojne mogućnosti turizma u sjeverojadranskom području vrlo su velike i tek su načete. Postoje smionici planovi daljeg razvoja koje za područje u direktnom krugu dohvata novog aerodroma pokazuju slijedeći podaci (iz istog izvora):

Općina	Broj turističkih ležaja	
	postojeći	planirani
Opatija	13.295	26.600
Rijeka	8.425	11.941
Crikvenica	20.882	39.000
Krk	9.981	59.500
Rab	7.270	26.000
Lošinj-Cres	12.483	71.700
Senj	1.676	7.200
Karlobag	449	4.700
Ukupno	74.461	247.000

Navedeni podaci odnose se u stvari na kapacitete god. 1966, jer ih tako navodi citirani rad Urbanističkog instituta. Kroz protekle četiri godine bila je turistička izgradnja vrlo intenzivna, tako da je stvarno stanje još veće. Osim toga postoji vjerojatnost da će izrada »Prostornog plana za gornji Jadran«, koja će uz suradnju Ujedinjenih Nacija početi u najskorije vrijeme, još povećati te perspektive razvoja.

Osobito je zapažena činjenica da se razmatrano područje odlikuje velikim brojem hotela visokih kategorija, a upravo oni su najvažniji za turiste koji se služe zračnim saobraćajem. Ti kapaciteti su veći od ostalih područja uzetih zajedno, što se vidi iz slijedeće tabele:

Zone udaljenosti od aerodroma	Broj ležaja u komercijalnim objektima A i B kategorije		
	Područje		
	Rijeka	Split	Dubrovnik
0— 30 km	3.626	1.893	3.071
30— 50 km	3.123	255	843
50— 70 km	191	1.191	—
70—100 km	1.859	932	340
Ukupno	8.799	4.271	4.254

Izvor: Studija Ekonomskog instituta Rijeka, Aerodrom Rijeka-Krk, str. 56.

Najnovija izgradnja usmjerena je na brzo povećanje kapaciteta hotela dobrih kategorija, tako da se tu stanje vrlo pozitivno razvija, što je od najveće važnosti za ocjenu ekonomske opravdanosti novog aerodroma. Gornja tabela pokazuje još jednu izrazitu prednost aerodroma Krk u odnosu na ostale jagooslavenske aerodrome — a to je činjenica da je daleko najveći dio hotela visokih kategorija smješten u najužem krugu oko aerodroma. Nema sumnje da će se buduća izgradnja novih hotela visokih kategorija forsirati upravo u tom krugu od 50 km oko aerodroma, jer je to prvenstveno u interesu rentabilnosti tih istih hotela. S druge strane, to će jačati promet aerodroma i potencirati njegovu ekonomsku opravdanost.

Mjesta koja u pogledu svoje udaljenosti, dakle izrazite prednosti za izgradnju novih hotela visokih kategorija, leže osobito povoljno navedena su u priloženoj tabeli:

<i>Mjesto</i>	<i>Udaljenost od aerodroma (cestom, uključivo trajekt)</i>
Omišalj	3 km
Njivice	8 km
Kraljevica	8 km
Dramalj	18 km
Malinska	18 km
Crikvenica	20 km
Selce	23 km
Novi Vinodolski	29 km
Krk	30 km
Šilo	33 km
Punat	39 km
Opatija	43 km
Ika	47 km
Baška	49 km
Lovran	49 km

Naravno da su isto tako podesna i mjesta koja se nalaze oko i između primjera navedenih u tabeli, jer tabela ima ilustrativni karakter radi pružanja orijentacije. Iz gornjih se podataka jasno vidi da praktički čitav otok Krk sa svim svojim turističkim mjestima leži u optimalnoj zoni posluživanja novog aerodroma, što otvara neslućene mogućnosti budućeg razvoja turzma ne samo u ljetnoj sezoni nego u toku čitave godine, osobito ako se taj razvoj bude znao usmjeriti prema brižljivo razrađenom planu koji bi vodio računa o svim potrebnim detaljima.

Plansko potenciranje ekonomske opravdanosti usmjerenim investicijama

Usmjeravanje investicione izgradnje u skladu s postojećom lokacijom aerodroma na Krku može imati vrlo velike posljedice u smislu potenciranja ekonomskih koristi kako za sam aerodrom tako još više za čitav kraj, naročito u zoni unutar 50 km udaljenosti. Isto tako i obrnuto, tj. ako se ne bude vodilo računa o toj izvanrednoj mogućnosti, onda će izostati ogromne koristi koje bi se mogle dobiti.

Mogućnosti za usmjeravanje investicija su ogromne. Tu je u prvom redu spomenuta lokacija hotela visokih kategorija u najbližoj zoni od 30 km ili najviše 50 km od aerodroma, koja bi presudno povećala komercijalnost tih hotela. Zbog uzajamnog povećanja rentabilnosti aerodroma i hotela, takvo usmjeravanje lokacija novih investicija dvostruko se povoljno odražava na privrednu djelatnost čitave regije.

Važnost ovakve politike mnogo je veća nego što bi to na prvi pogled moglo izgledati i trebalo bi je na svaki način primijeniti u najvećoj mjeri. Kao što je spomenuto, bilo bi najbolje da se izradi poseban

plan s konkretnim zadacima regionalnog uređenja i prioritetnog lociranja investicija. Taj plan bi trebao istovremeno označiti koje vrste investicija ne bi trebalo locirati u to područje jer bi se loše odražavale na racionalno oblikovanje uže regije.

Kao osobito važne tačke razvojnog plana područja pod neposrednim utjecajem aerodroma moglo bi se preporučiti slijedeće:

a) izgradnja mosta od otoka na kopno, čime bi se vremenska udaljenost aerodroma prema nizu turističkih mjesta još više smanjila i povećale uzajamne prednosti; osim toga most bi ne samo podigao vrijednost i rentabilnost aerodroma nego bi donio i druge neprocjenjive koristi,

b) korištenje izgradnje mosta za stvaranje sigurnog snabdijevanja otoka Krka vodom i strujom s kapacitetima koji bi bili dovoljni za najsmjelije planove razvoja velike turističke rivijere od Omišlja preko Glavotoka do Baške,

c) izgradnja većeg broja hotela A i B kategorije po obalnim mjestima Krka prvenstveno unutar zone od 30 km od aerodroma, a onda dalje i do 50 km; tu bi se po obalama otoka mogla razviti rivijera jedinstvenog tipa, koja bi nadmašila potez Volosko—Mošćenice i druge, jer bi mogla biti izgrađena po savremenim urbanističkim koncepcijama s odvajanjem automobila i ceste od obale, zadržavajući prvu zonu uz obalu samo za pješake i stvarajući jedinstveno obalno šetalište duž čitave obale otoka,

d) uređenje hotela za zimski boravak s udobnim prostorijama, dobrim grijanjem, bazenima s toplom morskom vodom i slično, što bi zajedno sa spomenutim obalnim šetalištem stvorilo uvjete za jaki zimski turizam koji bi, oslonjen na zračni saobraćaj, imao vrlo atraktivne perspektive,

e) rekonstrukcija postojeće cestovne mreže na otoku s daljom modernizacijom, proširenjem, ispravkom zavoja, asfaltiranjem i izgradnjom parkirališta u blizini hotela i na ulazima u mjesta,

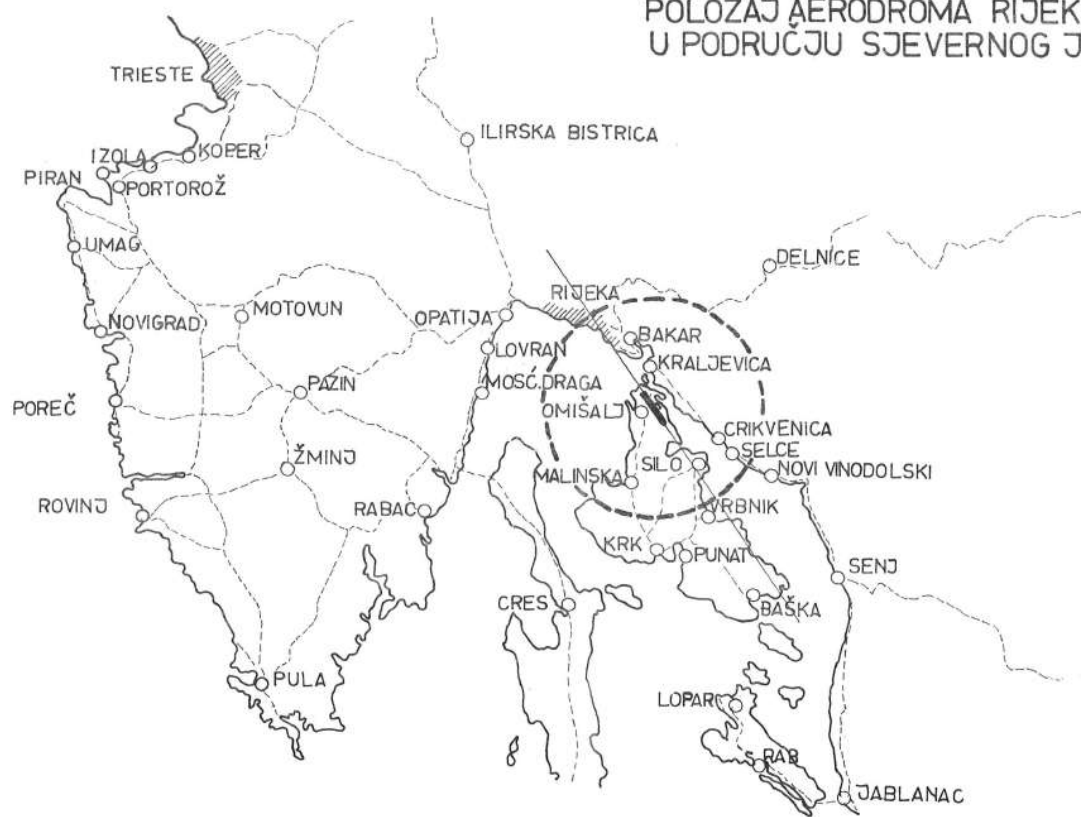
f) izgradnja moderne ceste preko otoka Krka širine 8 m za veliku brzinu u pravcu od mosta i aerodroma do krajnjeg rta prema Cresu da bi se omogućila najkraća trajektna veza za Cres i Lošinj, što bi povećalo kapacitete u zoni aerodroma i njegov promet,

g) dalje povećanje prometa i koristi aerodroma moglo bi se postići izgradnjom hotela A i B kategorije na kopnenom potezu Kraljevica — Novi i uređenjem turističkog pojasa na tom predjelu uz strože pridržavanje urbanističkih planova,

h) ograničavanje daljeg širenja tzv. jeftinog turizma u ovoj dragocjenoj zoni izvanredno povoljnoj za razvoj moderne rivijere skupog turizma, koja bi mogla postati jedinstvena na cijelom Jadranu po svojoj koncepciji i atraktivnosti, čime bi donijela ekonomski procvat čitavom kraju; zbog toga bi trebalo energično zaustaviti neracionalno upropašćavanje dragocjenih obalnih područja za nekomercijalne svrhe i koncentrirati razvoj na maksimalnu rentabilnost,

i) stvaranje uvjeta za izletnički turizam koji ima dugu sezonu, manje oscilacije i time u sumi veliki godišnji efekat; kod toga je moguće izvući veliku korist zbog blizine Rijeke i Trsta kao jakih potencijalnih izvora

POLOŽAJ AERODROMA RIJEKA - KRK
U PODRUČJU SJEVERNOG JADRANA



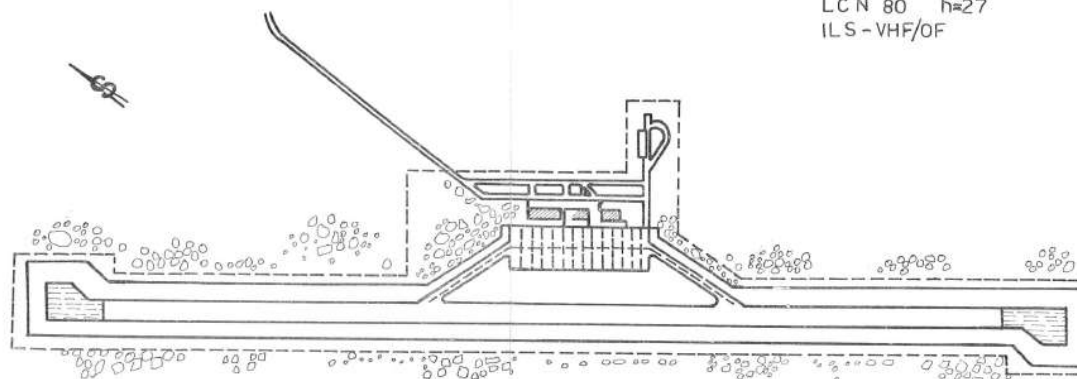
Prikaz općeg položaja aerodroma Rijeka—Krk u širem području Sjevernog Jadrana

AERODROM - RIJEKA*

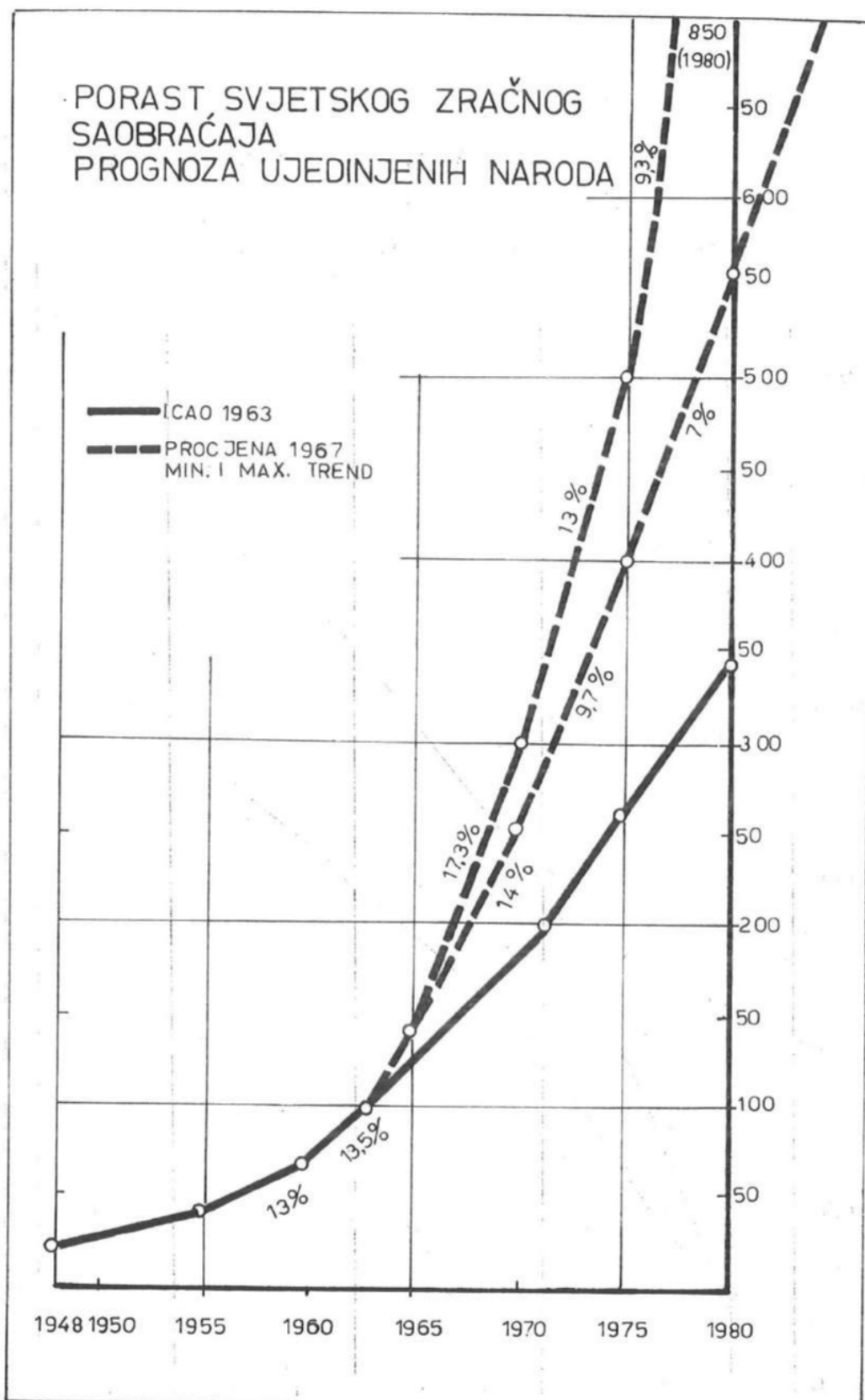
KLASA A* PISTA 2550m

LCN 80 h=27

ILS - VHF/OF



Skica glavnih dijelova aerodroma Rijeka—Krk



Dosadašnji razvoj i prognoza budućeg zračnog prometa izražena u milijunima putnika prevezenih pojedine godine. (Prognoza Ujedinjenih Naroda). Prva prognoza (prikazana punom linijom) izrađena je 1963, ali je zbog mnogo bržeg porasta morala biti korigirana 1967. godine (isprekidana linija)

stalnog izletničkog turizma pod uvjetom da se izgrade objekti neophodni za tu vrstu djelatnosti,

j) ispod aerodroma trebalo bi urediti gat gdje bi mogli pristajati brodovi za krstarenja, koji bi direktno preuzimali putnike aerodroma za plovidbu barem po Jadranu, ako ne i po Mediteranu,

k) izgraditi blizu aerodroma lučicu za barke, jedrilice i motorne čamce koji bi se iznajmljivali putnicima,

l) planski razviti nasadivanje ukrasnog bilja mediteranske vegetacije svih vrsta prvenstveno oko cesta i aerodroma i uz jedinstveno obalno šetalište, da bi se vremenom stvorile izvanredno atraktivne panorame, čiji utjecaj ne treba potejenjivati jer se takve investicije indirektno bogato isplaćuju.

Ovo je samo nekoliko preporuka radi ilustracije same zamisli. Nema sumnje da bi kod razrade plana proizašlo još mnogo novih ideja i dodatnih rješenja, dok bi se gore navedene postavke znatno proširile i usavršile. Mogućnosti uzajamne koristi aerodroma i stvaranje istaknute i atraktivne rivijere zaista su ogromne, a njihova realizacija će izvanredno jako potencirati ekonomsku opravdanost izgradnje aerodroma na Krku.

Nagli porast zračnog saobraćaja

Postoji još jedan element koji treba uzeti u obzir kod ocjene ekonomske opravdanosti novog aerodroma. To je izvanredno brzi porast zračnog saobraćaja koji će omogućiti da se blagotvorni utjecaji aerodroma na čitav kraj osjećaju svake godine sve više. Nagli porast zračnog saobraćaja odnosi se kako na volumen prometa tako i na tehničku usavršenost. U stvari, upravo nevjerojatan napredak zrakoplovne tehnike i svojstva aviona bili su presudan element naglog razvoja zračnog saobraćaja.

Kao ilustracija može poslužiti slijedećih nekoliko podataka o najznačajnijim tipovima putničkih aviona svoga vremena:

<i>Godina</i>	<i>tip aviona</i>	<i>broj putnika</i>	<i>brzina km/h</i>
1919.	Junkers F 13	4	140
1929.	Ford 5 AT	14	200
1939.	Douglas DC-3	25	280
1949.	Douglas DC-6B	80	450
1959.	Boeing 707/320	150	920
1967.	DC-8-60	250	950
1969.	Boeing 747	490	980
1970.	Concorde	160	2200

Očito je da je tehnički razvoj u svega pet decenija upravo senzacionalan, a posebno onaj u posljednjih 20 godina. Neposredna budućnost obećava daljnji veliki napredak. Posve je prirodno da je takav tehnički

razvitak stvorio odlične preduvjete za isto tako nagli razvoj prijevoza putnika zračnim putem. Ne postoji ni jedna grana saobraćaja koja bi bila u tako nagloj ekspanziji i to kroz toliko dugo razdoblje.

Podaci o porastu putničkog zračnog saobraćaja u svijetu upravo su zapanjujući, kao što pokazuju slijedeće brojke statistike Ujedinjenih nacija (Internacional Civil Aviation Organisation Bulletin—Statistic Digest, podaci bez SSSR i Kine):

<i>Godina</i>	<i>Prijevoz putnika milijuna</i>	<i>Roba milijuna tkm</i>	<i>Zračna pošta milijuna tkm</i>
1945.	9	110	130
1950.	31	920	230
1960.	106	2170	610
1965.	177	4960	1100
1966.	202	6100	1510
1968.	263	.	.
1970. očekiv.	300	.	.

Samo u toku posljednjih 15 godina svjetski zračni saobraćaj povećao se za sedam puta. Godišnja stopa rasta koja je godinama iznosila 13,7—14,5% povećala se posljednje dvije godine čak na 15,5% u međunarodnom i na 16,6% u lokalnom saobraćaju. Prijevoz robe dosiže još višu stopu rasta, i to oko 21% godišnje. Osobito je impresivan porast zračnog saobraćaja preko sjevernog Atlantika, gdje je prijevoz putnika samo u razdoblju od 1953. do 1968. god. porastao za punih deset puta.

Navedeni podaci od velike su važnosti za ocjenu ekonomske opravdanosti izgradnje aerodroma na Krku. On je dio zračnog saobraćaja u svijetu, dakle grane za koju navedeni podaci pokazuju izuzetno visoku dinamiku, koja stalno traje preko 20 godina i po svim znacima će se nezaustavno produžiti i u budućnosti, vjerojatno čak i sa pojačanim tempom. Aerodromi su dio svjetskog prometa, pa se prema tome na njih odnosi ista logika, što uostalom potvrđuju i statistički podaci.

Promet aerodroma (uključeni su samo veliki aerodromi) porastao je u razdoblju od 1961. do 1965. za punih 88%. Neki aerodromi pokazuju stopu porasta daleko veću od navedenog prosjeka. Očito je da će se slična zakonitost morati odraziti i na aerodrom Rijeka-Krk. Zapravo, tu se može očekivati još veći porast zbog činjenice da zračni saobraćaj u Evropi, čiji će utjecaj prevladavati na novom aerodromu, raste po godišnjoj stopi koja je iznad svjetskog prosjeka. Ogroman će se zamah zračnog saobraćaja za 2—3 godine osjetno povećati zbog uvođenja osobito velikih aviona koje je upravo u toku, a to će dovesti do znatnog sniženja putničkih tarifa, što će opet dalje djelovati na jače privlačenje novih putnika, čiji prihodi ne mogu podnijeti plaćanje postojećih relativno visokih tarifa zračnog prijevoza.

Prognoze uglednih svjetskih stručnjaka predviđaju da će se putnički zračni saobraćaj iz 1969. god. podvostručiti do 1975. godine, a početvero-

stručiti do 1980. godine. Dosadašnje iskustvo kroz proteklih deset godina pokazalo je da su sve takve prognoze bile u stvarnosti znatno premašene. Na temelju toga dobiva se izvjesna sigurnost da će se ovo predviđanje neposredne budućnosti, ma koliko se danas činilo nevjerojatno i smiono, sigurno ostvariti. To postavlja novi aerodrom u položaj očekivanja vrlo svijetle perspektive, iako je prirodno da će prve dvije godine značiti znatne poteškoće u svakom pogledu, jer to su godine uhodavanja koje treba prebroditi. Budući da se radi o ogromnom objektu, logično je da njegovo uhodavanje donosi i velike probleme, pa će biti potrebni dugotrajni i kompleksni naponi da se to razdoblje uhodavanja savlada i dođe u uvjete normalnog poslovanja. Te poteškoće neće imati bitnog odraza na hotele i turističku privredu okolnog područja, i oni će odmah početi osjećati koristi zračnog turizma.

Predviđanja prometa aerodroma Rijeka-Krk

Jedan od osnovnih elemenata u definiranju ekonomske opravdanosti izgradnje aerodroma na Krku bila je prognoza budućeg prometa, koju je detaljno po godinama i strukturi izradio Ekonomski institut u studiji »Ekonomska dokumentacija zračnog pristaništa sjevernog Jadrana«, 499 stranica, Rijeka 1968. Ova prognoza učinjena je prvenstveno na temelju slijedećih oslonaca: razvoj svjetskog zračnog prometa, razvoj turističkih tokova, iskustva avropskih aerodroma, iskustva mediteranskih aerodroma i konačno trendovi zračnog saobraćaja u SFRJ.

S obzirom na ozbiljnost problema i veliku odgovornost koja proizlazi iz prognoze prometa, jer ona definira cjelokupni financijski rezultat i mogućnosti otplate investicionih kredita, svi proračuni izvršeni su vrlo oprezno. Usprkos tome i ti su tako oprezno izračunati rezultati uzeti kao »maksimalna varijanta«, pa je dodatno na njih određena još i minimalna varijanta. Ova minimalna varijanta uopće nije vjerojatna i predstavlja krajnje nepovoljan slučaj, ali je ipak ozbiljno prorađena i kalkulirana u svim detaljima da bi se provjerilo da li u tom slučaju postoji rizik financijskog neuspjeha. Proračuni su pokazali da taj rizik ne postoji i jedina posljedica koja se može očekivati bila bi nešto sporija otplata investicionih kredita.

Navedena studija osnivala se na prvobitnom vremenskom planu, po kojem je novi aerodrom na Krku trebao biti pušten u saobraćaj u svibnju 1969. godine. Usprkos velikih napora »Poduzeća za izgradnju aerodroma Rijeka« to nije bilo moguće ostvariti zbog razloga izvan dometa tog poduzeća, prvenstveno financijske prirode. Osim toga, ukupni troškovi izgradnje bit će veći od predračuna projektne dokumentacije, što će se odraziti kao odgovarajući korektiv proračuna rentabilnosti.

Budući da će novi aerodrom, prema korigiranom vremenskom planu, biti pušten u promet godinu dana kasnije, dakle 3. svibnja 1970. godine, potrebno je u prognozama budućeg saobraćaja u spomenutoj studiji Ekonomskog instituta izvršiti korekturu pomakom svih stavaka za po jednu godinu.

Minimalna varijanta prognoze budućeg prometa aerodroma na Krku, bez izvršene korekture za jednu godinu, daje pored niza detaljnih analiza slijedeće glavne postavke:

<i>Godina</i>	1970.	1975.	1980.
Ukupni promet putnika	138.000	287.000	505.000
Od toga u čarter-letovima	110.000	208.000	360.000
Broj slijetanja čarter-aviona	785	1.300	1.800
Slijetanja u međunarodnim linijama	175	900	1.250
Slijetanja u domaćim linijama	50	500	660
Ostala slijetanja	—	300	790
Ukupno slijetanja aviona godišnje	1.000	3.000	4.500

Kao što je spomenuto, mnogo je vjerojatnije, na bazi svih izvršenih analiza i uspoređenja s inozemnim i domaćim aerodromima, da će promet novog aerodroma rasti znatno brže. Zbog toga je načinjena i prognoza po maksimalnoj varijanti. Ukoliko ne bude nekih velikih nepredviđenih poremećaja, prvenstveno u instrumentima jugoslavenske privrede i u međunarodnim odnosima, može se očekivati da će promet rasti negdje blizu ove maksimalne varijante. U slučaju osobito povoljnih okolnosti ova bi prognoza mogla biti i premašena, što bi dovelo do poteškoća u pogledu kapaciteta novog aerodroma koji ne bi više bili dorasli tako intenzivnom prometu, pa bi postalo neophodno provesti nove investicione zahvate.

Maksimalna varijanta daje slijedeće glavne postavke prognoze budućeg prometa:

<i>Godina</i>	1970.	1975.	1980.
Ukupni promet putnika	142.000	550.000	755.000
Od toga u čarter-letovima	112.000	360.000	500.000
Broj slijetanja čarter-aviona	800	1.800	2.350
Slijetanja u međunarodnim linijama	320	1.250	1.500
Slijetanja u domaćim linijama	300	660	1.100
Ostala slijetanja	80	590	950
Ukupno slijetanja aviona godišnje	1.500	4.500	6.000

Obadvije navedene tabele date su bez ispravke godina zbog kasnijeg puštanja aerodroma u promet. Podaci se u stvari odnose na godine 1971, 1976. i 1981, jer se sve prognoze pomiču za godinu dana — koliko je kasnilo završavanje radova na aerodromu.

Vjerojatno može biti od izvjesnog interesa uspoređenje minimalne i maksimalne varijante prognoze budućeg prometa aerodroma. To uspoređenje navedeno je samo za ukupni broj aviona koji je predviđen za slijetanje pojedinih godina. U ovoj tabeli izvršena je vremenska korektura, to jest sve su godine pomaknute za period produženja izgradnje

aerodroma i predstavljaju stvarne vrijednosti. Osim toga, naveden je i lančani indeks porasta prometa. Kao što se vidi, taj indeks je znatan prve 3 godine jer polazi s vrlo niske baze. Nakon toga indeks je daleko manji od dosadašnje stope rasta zračnog saobraćaja u Jugoslaviji, koja se kretala po lančanom indeksu od 125—130% u odnosu na prethodnu godinu kao bazu 100.

Prognoza prometa izražena u broju godišnjih slijetanja aviona s korigiranim godinama daje po maksimalnoj i minimalnoj varijanti sljedeće podatke:

<i>Godina</i>	<i>Broj slijetanja maksimalno</i>	<i>Lančani indeks porasta</i>	<i>Broj slijetanja minimalno</i>	<i>Lančani indeks porasta</i>
1970.	500	probni pogon	500	probni pogon
1971.	1.500	300	1.000	200
1972.	2.200	147	1.500	150
1973.	3.000	136	2.000	133
1974.	3.600	120	2.400	120
1975.	4.100	114	2.700	112
1976.	4.500	110	3.000	111
1977.	4.750	107	3.300	110
1978.	5.100	106	3.600	109
1979.	5.400	106	3.900	108
1980.	5.700	106	4.200	108
1981.	6.000	105	4.500	107

Iz navedenih podataka slijedi da se može sa sigurnošću tvrditi da će novi aerodrom Rijeka-Krk nakon uhodavanja, koje je normalno i neophodno kod svakog većeg investicionog objekta, za kratko vrijeme ući u red najznačajnijih jugoslavenskih aerodroma. Povoljna lokacija u privredno i turistički već visoko razvijenom području omogućit će da novi aerodrom naglo dođe do zamaha.

Čak i u slučaju da se zbog bilo kojeg razloga desi da se promet razvija po minimalnoj varijanti, treba imati u vidu da i to nije mali promet, pa će i u tom slučaju trebati uložiti znatne napore da ga se savlada. No, budući da će razvoj vjerojatno ići po maksimalnoj varijanti, a nije isključeno da je i premaši, bit će potrebno na vrijeme poduzimati neophodne mjere da se poduzeće osposobi uvijek za sve veći promet nove sezone. U protivnom slučaju prijeti opasnost da se mladi aerodrom diskreditira u međunarodnom zrakoplovnom svijetu i da ga promet počne zaobilaziti, što bi bilo štetno za samo poduzeće, a još više za čitav privredni razvoj otoka Krka i ovog dijela kvarnersko-istarske regije. To se vjerojatno neće desiti, nego se može opravdano smatrati da će aerodrom svojim uspjesima u cijelosti dokazati punu ekonomsku opravdanost svoga postojanja i postati jedan od najvažnijih oslonaca brzog ekonomskog razvoja čitavog šireg okolnog područja i jedan od bitnih elemenata njegovog ekonomskog preporoda.

Summary

THE ECONOMIC JUSTIFICATION OF BUILDING THE RIJEKA—KRK AIRPORT

The building of the Rijeka—Krk Airport has been one of the largest projects of investment building on the island of Krk up to now. It is important the North Adriatic area. Its full value will be seen only after building the bridge across to the island.

The initial difficulties always encountered when building such large objects will gradually disappear while its advantages for the economy of the area will grow each day. The Krk Airport's runway stretches for 2,500 metres and is 45 metres wide. The Airport's position is very favourable as it is very close to the sea. It is well equipped with the most modern electronic devices and it will be in operation 24 hours a day.

This new Airport is a link in a chain of coastal airports: Pula—Rijeka—Zadar—Split—Dubrovnik—Titograd. They are not more than 200 km distant one from another, and the service range of each is about 100 km.

It will be economically important for tourism, the hotel and catering business, trade, agencies, shipping, bus companies etc. It will open possibilities for employing a larger staff. Tourism will, no doubt, profit most. The Airport will soon be included in tourist development as it is in the centre of an area with large accommodation capacities. The building of an airport can be justified only in places where there is well developed tourism, because very few tourists use air traffic, and the number of such tourists must be at least so large to enable economic operation of an airport.

There are all the necessary conditions for developing air tourism in the Kvarner and Istria area. This is based on the fact that there is a very fast air traffic development in the world today and, on the other hand, on very favourable experiences received from newly-opened airports in the Adriatic area. Air traffic in Yugoslavia has been increasing for years twice as fast as the world average, which in itself is very high. The conditions will improve each year because of new investments in building first category hotels, new roads and other important objects. So it will benefit the Airport as well as the economy of this area.

The advantages of the Airport for tourism are: it brings many upper-class tourists who stay in the most expensive hotels, they spend about 40 per cent more a day than the average foreign tourist, the number of tourists coming outside the main season increases, there are new winter season possibilities, foreign air companies are included in tourism etc.

It will be possible to increase the Airport's economic usefulness by planning investments for hotel building projects in the vicinity from 30 to 50 km of the Airport, by building a bridge across to the island, by reconstructing roads, establishing connections with neighbouring islands, creating possibilities for pleasure excursions, building small harbours for sailing boats, and similar projects. All this will increase the traffic of the new Airport.

Translated by Mladen Vitezić

**KRČKI
ZBORNIK**

1

**KRK
1970**

KRČKI ZBORNIK

POVIJESNOG DRUŠTVA OTOKA KRKA
PODRUŽNICE POVIJESNOG DRUŠTVA HRVATSKE

SVEZAK 1

Urednički odbor:

dr BRANKO FUČIĆ

PETAR STRČIĆ (glavni urednik)

dr NIKOLA ŠPANJOL

RIKARD ŽIĆ

RUDOLF ŽIĆ

Ovaj je svezak uredio:

PETAR STRČIĆ

Nacrt korica:

dr BRANKO FUČIĆ