

Dr. ALOJZ BRKIĆ
Udruženje saobraćaja,
pomorstva i veza PKH,
Zagreb

Prometna politika, boljem korišćenju
Pregled kove okoliša
UDK: 656+338.48(497.1) zemljišta. I
Primljeno: 14.06.1989. kojom će d
Prihvaćeno: 12.12.1989. rada u poj
zajednica p
Ne
na i turistič
proizvodn
linarskoj i
Na
razdoblju,
ostalim pot
zasniva na c
prevladava
ernizaciji
nog putnič

PROMET I TURIZAM - PRIVREDNI IMPULSI KAO REZULTAT INTENZIVNE SURADNJE

SAŽETAK

Autor razmatra aspekte razvoja prometne i turističke privrede SFRJ u međusobnoj zavisnosti. Posebno ukazuje na potrebu unapređenja prometa općenito, kao važnog segmenta za razvoj turizma i kao veoma značajnog segmenta u međunarodnoj razmjeni i izvoznoj orijentaciji naše zemlje. Naročito ističe ulogu prometa Jugoslavije u budućoj "Evropi bez granica" i njegov refleks na turizam.

1. UVOD

U dosadašnjem razvoju prometa i turizma došlo je do velikih promjena, što je registrirano nizom pokazatelja.

U razvoju turizma u SRH postoji tendencija stalnog rasta turističkog prometa. Tako se je npr. u vremenu od 1970. do 1980. g. broj turističkih noćenja povećao sa 28,6 na 53,6 milijuna.

Posmatrajući turizam kroz njegovu funkcionalnu povezanost sa prometom karakterizira ih sezonska koncentracija tog prometa (jer se najveći broj noćenja ostvaruje u ljetnim mjesecima). Osim toga, pretežni dio tog turističkog prometa je usmjeren u primorska mjesta u kojima je koncentriran i najveći dio smještajnih kapaciteta.

Dakle, neophodno je ovu povezanost prometa i turizma paralelno posmatrati i usklađivati njihove funkcije. Činjenica je da veličina potražnje i rast turističkog prometa kvalitativno i strukturno (pored niza faktora u samom turizmu i ugostiteljstvu) mnogo ovisi i o samom prometu, to jest o kapacitetima prometnih mreža i prijevoznih sredstava, tehničko-tehnološkom napretku, brzini, sigurnosti i kvalitetu prometnih usluga i dr.

Uvažavajući oživotvorenje ustavnih opredjeljenja, odnosno postojeću privrednu reformu, te Evropsko integralno tržište poslije 1992. g., a time i ulogu prometa i turizma u budućoj "Evropi bez granica" i refleksu na tlu naše zemlje i SRH – jedino intenzivnom suradnjom prometa i turizma možemo očekivati porast turističkog prometa i turističke potrošnje, a s tim i veću deviznu realizaciju.

2. NEKI ASPEKTI RAZVOJA PROMETNE PRIVREDE SFRJ I SRH KAO ZNAČAJNOG FAKTORA RAZVOJA TURIZMA

Da bi zadovoljili potrebe turističkih prijevoza (pa i ostalih putničkih i robnih prijevoza) neophodno je da imamo solidno izgrađene prometnice (ceste, željeznice, luke, aerodrome i dr.).

Dinamiku i strukturu razvoja prometa treba uskladiti, a posebno u tome treba imati u vidu i razvoj turizma. Naime, potrebno je potpunije i kvalitetnije zadovoljavati prometnu potražnju u turističkom sektoru, što treba u svakom slučaju da doprinese i porastu deviznog prihoda.

Ako uvažimo činjenicu da je tehničko-tehnološki razvoj prometa i svijetu dostigao visoki stupanj razvoja, a da isti u znat-

nom dijelu nije primijenjen u Jugoslaviji, opravdana je postavka da isti treba biti primijenjen u idućem razdoblju na području naše zemlje i republike.

Sagledavajući glavninu turističkih prometnih tokova nameće se potreba što boljeg povezivanja jadranskog i podunavskog prometnog sustava, kao i produžnog jadranskog kopnenog i obalnog, te međutočnog i veze kopno-otoci-kopno.

U svim alternativama valorizacije razvoja prometa neophodno je voditi računa o osiguranju efikasnije zaštite čovjekove okoline (od štetnih uticaja prometa), kao jedne od osnovnih pretpostavki razvoja suvremenog turizma.

U turističkim putničkim tokovima, kao i u ostalim putničkim i robnim tokovima, potrebno je pokloniti dužnu pažnju povećanju sigurnosti prijevoza i to kako unutar prometnih koridora, tako i na značajnijim čvorištima i u gradskim zonama.

Da bi u idućem razdoblju osigurali racionalan razvoj prometa u našem metnog sustava koji će dosljedno pratiti razvoj turizma neophodno je da se njegova koncepcija zasniva na prevladavanju tehničko-tehnološkog zaostajanja, odnosno moderniziranju prometne grane, zatim da se vodi računa o optimalizaciji odnosa između pojedinih grana s tim da turističke potrebe nadu svojem mjesto u svim granama prometa.

Obzirom da je dosadašnja prometna politika bila višegranska, nego kompleksno prometna, to se je rezultat takve politike u znatnoj mjeri negativno reflektirao i na razvoj turizma.

Uvažavajući sklad razvoja prometa koji mora biti u funkciji razvoja privrede, a posmatrajući istog kroz prizmu razvoja turizma, neophodno je podržati planovima predviđene osnovne smjernice razvoja prometa i to: u cestovnom prometu ceste koje vežu srednju Evropu i unutrašnjost zemlje sa Jadranom, zatim Jadransku magistralu i njen spoj s Istarskim spletom cesta, ceste po otocima, kao i spojeve Jadranske magistrale s obalom, naseljenim i gradovima na Jadranu. Neophodno je također sve značajnije turističke centre na kontinentalnom dijelu kvalitetno vezati s navedenim planiranim pravcima. Željeznicu je neophodno potrebno modernizirati (povećati brzinu i kvalitet usluge), posebno na relacijama iz kontinentalnog dijela zemlje za Jadran i obratno. U pomorskom prometu su neophodne kvalitetnije veze koje će zadovoljiti sve turističke i redovne prijevoze kopno-otoci i obratno veze među otocima, pruge duž Jadrana, te sve druge izletničke, brze pruge i ostale veze po Jadranu. Luke i pristaništa moraju udovoljiti svim navedenim potrebama.

Postojeći razvoj aerodroma (na otocima, obali Jadrana i unutrašnjosti) treba podržati, jer isti imaju poseban značaj u daljim fazama razvoja turizma. Pored omogućavanja brzih i kvalitetnih prijevoza putnika i turista stranim zrakoplovima, neophodno je založiti se za dalji razvoj vlastitih kompanija koje udovoljile i ostalim potrebama brzih turističkih i putničkih, robnih prijevoza.

Dakle, pretpostavka budućeg razvoja prometa, uvažavanje turističkih potreba, treba se zasnivati na razvoju jedinstvenog prometa koji će omogućiti da se optimalno koriste prednosti pojedinih grana prometa. Na taj će se način doprinijeti

metna politika
Pregled
+338.48(497.1)
no: 14.06.1989.
no: 12.12.1989.

boljem korištenju svim prometnih kapaciteta, boljoj zaštiti čovjekove okoline, uštedi energije, te boljem i racionalnijem korištenju zemljišta. Da bi osigurali takav jedinstveni prometni sustav, u kojem će doći do radikalnih promjena u odnosu na klasičan način rada u pojedinim prometnim granama, neophodno je da šira zajednica pomogne kroz razne vidove sistemskih mjera i reformi.

IZIVNE

Neophodna je bolja međusobna suradnja prometnih grana i turističkih djelatnosti, jer samo tako se može doprinijeti boljoj proizvodnosti zaposlenih u prometu i turizmu, a time i većoj dinarskoj i deviznoj realizaciji.

Na putu racionalnog razvoja prometnog sustava u idućem razdoblju, koji bi trebao maksimalno udovoljiti turističkim pa i ostalim potrebama, neophodno je da se prometni koncept razvoja zasniva na optimizaciji odnosa između pojedinih prometnih grana, prevladavanju tehničko-tehnološkog zaostajanja, odnosno modernizaciji prometnih grana, kao i razvijanju jedinstvenog prometnog putničkog i robnog sustava.

ih tokova na-
i podunavskog
ipnenog i obal-

rometa neop-
tite čovjekove
osnovnih pret-

Kao što nam je poznato, u dosadašnjem razvoju turizma i ugostiteljstva u našoj zemlji uočava se pojava stalnog rasta turizma u ostalim putničkom prometu. Činjenica je da je u turističkom prometu značajna dužna pa/njusezonska koncentracija tog prometa, jer se najveći broj noćenja netnih korido-ostvaruje u ljetnim mjesecima.

Sezonska koncentracija međunarodnog turističkog prometa u nas je daleko izraženija nego u ostalim mediteranskim zemljama. U julu i augustu 1980.g. u SRH je ostvareno 54,9 posto ukupnog godišnjeg prometa inozemnih turista.

U razdoblju 1980-1995/2000 god. (osnovna varijanta)

u cijenama 1980. god.

Godina	Osnovne veličine		
	društveni proizvod u mln YUD	osnovna sredstva u mln YUD	broj zaposlenih u 000
	P	K	L
1980.	39.507	182.259	161,3
1985.	42.182	195.815	162,1
1990.	47.891	221.553	168,1
1995.	39.629	274.524	176,2
2000.	74.378	342.347	185,1

Znanstvene osnove dugoročnog razvoja SRH do 2000. g. Dugoročni razvoj prometa na području SRH br. 18 – Zagreb, 1984.

Tablica 2. Osnovni analitički pokazatelji prometa i veza SRH u razdoblje 1980-1995/2000. god.

Godina	Proizvodnost rada P/L 000 YUD	Proizvodni koeficijent P/K	Opremljenost rada K/L 000 YUD	Kapitalni koeficijent K/P
1980.	245	0,2168	1.130	4,61
1985.	260	0,2154	1.208	4,64
1990.	285	0,2162	1.318	4,63
1995.	338	0,2172	1.558	4,60
2000.	402	0,2173	1.849	4,60

ačin doprinijeti

More je glavni motiv dolaska stranih turista u našu zemlju, pa je stoga inozemni turistički promet uglavnom usmjeren u primorska mjesta, u kojima se ostvaruje gotovo 90% tog prometa. Jedan od razloga ovog stanja je nerazvijenost ponude u kontinentalnom području, gdje praktički čitav turistički promet potječe od tranzita, poslovnih putovanja te nešto kružnih putovanja. Izuzetak čine jedino Plitvička jezera, tako da je uloga kontinentalnog područja u međunarodnom turističkom prometu u SRH gotovo zanemariva.

U prilog brzog rasta turističkog prometa, posebno međunarodnog, u nas se ističe nekoliko značajnih faktora: povoljan geografski položaj, veliki dio neiskorištenih turističkih mogućnosti, očuvanost naših turističkih lokaliteta te razvedenost našeg jadranskog pojasa, zatim fenomen evropske međunarodne turističke potražnje za naš jadranski pojas.

Danas je vrlo teško utvrditi dugoročni koncept prometa općenito, a posebno s aspekta turizma, jer su razne okolnosti (energetska i druge krize) otvorile čitav niz problema i nepoznanica.

Za očekivati je da će zbog visoke cijene pogonskog goriva, a i smanjenja prirodnih rezervi (najvažnijih energetske sirovine – posebno nafte), dolaziti do racionalnije potrošnje i štednje. To će nalagati i veće promjene u korištenju prometnih sredstava i orijentaciju na masovnija javna prijevozna sredstva.

Prema tome, za očekivati je relativno smanjenje uloge putničkog automobila u putničkom prometu, a radi adekvatne zamjene (te povećanih potreba turističkih prijevoza) očekuje se brži razvoj javnog cestovnog prijevoza, zatim na moru brodskih putničkih kapaciteta (posebno na relacijama kopno-otoci-kopno), a za očekivati je i intenzivniji izletnički promet za vrijeme turističkog boravka.

Obzirom da bi do kraja stoljeća moralo doći do bolje iskorištenosti ukupnog prihvatnog potencijala u jadranskom pojasu, a time i do veće ponude na Srednjem i Južnom Jadranu (gdje je za sada taj potencijal manje korišten), zato treba osigurati bolju prometnu povezanost tog područja sa sjevernim dijelovima naše zemlje i Srednjom Evropom odakle nam dolazi glavina turističkog prometa.

Iz ovoga proizlazi da trebamo proširiti i modernizirati kapacitete u javnom cestovnom prometu (izgradnja cesta i modernizacija voznih parkova), modernizirati željezničke prometne kapacitete i infrastrukturu, proširiti i modernizirati aerodrome i ubrzati razvoj zračnog prometa, zatim je potrebno proširiti broj brodskih linija, a posebno osigurati kvalitetnu, brzu i sigurnu vezu s otocima.

Uvažavajući predviđeni razvoj prometnih kapaciteta po pojedinim granama neophodno je povećati broj trajektnih pristaništa i proširiti cestovne kapacitete po otocima.

Nerealizacijom razvoja predviđenih prometnih kapaciteta kao osnovnog faktora daljeg razvoja turizma dovodi se u pitanje ostvarenje planskih pokazatelja iz strategije dugoročnog razvoja turizma u SFRJ i SRH, a time i predviđena devizna realizacija, kako od turizma, tako i od prometa.

Obzirom da nautički turizam doživljava u svom razvoju pravu revoluciju, to je potrebno da planiramo razvoj domaćih nautičkih baza. Na razvoj istih utječe i ekspanzija malih plovila s pogonom na motor i jedra, zatim relativno laka prenosivost, dostupan je širem krugu turista te mogućnost samostalnog upravljanja i izbora vlastitog itinerera.

Za potrebe funkcioniranja ovako predviđenog suvremenog prometa te suvremene organizacije turističke privrede i njihove funkcionalne povezanosti neophodni su i visoko stručni kadrovi različitih profila, kadrovi koji trebaju nositi i budući razvoj prometa i turizma.

U nedostatku vlastite akumulacije prometne i turističke privrede treba koristiti mogućnosti koje pružaju novi sistemski zakoni (Zakon o stranim ulaganjima i dr.), tj. da se omogućiti

Tablica 3. Indeksi i stope promjena osnovnih veličina prometa i veza SRH za razdoblje 1980 – 1995/2000. god.

Razdoblje	Društveni proizvod		Osnovna sredstva		Zaposlenost		Proizvodnost rada	
	Indeks	Prosječna stopa rasta R(P)	Indeks	Prosječna stopa rasta R(K)	Indeks	Prosječna stopa rasta R(L)	Indeks	Prosječna stopa rasta R(P/L)
1980. – 1985.	107	1,32	107	1,45	101	0,10	106	1,22
1985. – 1990.	114	2,57	113	2,50	104	0,71	110	1,85
1990. – 1995.	125	4,48	124	4,48	105	0,96	119	3,49
1995. – 2000.	125	4,52	125	4,51	105	0,99	119	3,50
1985. – 1995.	141	3,52	140	3,44	109	0,84	130	2,66
1985. – 2000.	176	3,85	175	3,79	114	0,89	155	2,95
1980. – 1995.	151	2,78	151	2,77	109	0,59	138	2,17
1980. – 2000.	188	3,21	188	3,20	115	0,69	164	2,51

Izvor: Znanstvene osnove dugoročnog razvoja SRH do 2000. g. Dugoročni razvoj prometa na području SRH br. 18 – Zagreb, 1984.

izgradnja novih kapaciteta, a s time i kvalitetnije uključivanje našeg prometa i turizma na svjetsko tržište.

4. ULOGA PROMETA NAŠE ZEMLJE U BUDUĆOJ "EVROPI BEZ GRANICA" I NJEGOV REFLEKS NA TURIZAM

Evropska zajednica i 1992. godina izazivaju sve veći interes šire jugoslavenske javnosti. Postavlja se ozbiljno pitanje kako će se EZ odnositi prema nečlanicama, kako će se to reflektirati na našu privredu, odnosno promet i turizam i gdje je u tome mjesto i uloga naše zemlje poslije 1992. godine.

Rimskim ugovorom iz 1985. godine EZ je lansirala realizaciju evropskog unutrašnjeg tržišta pod nazivom Projekt "1992", a koji se zasniva na tri vitalne odrednice: liberalizacija, otvorenost i integracija.

Istovremeno Rimski ugovor utvrđuje "5 sloboda" kao princip za ostvarivanje postavljenog cilja, i to:

- sloboda kretanja kapitala
- sloboda kretanja roba
- sloboda kretanja ljudi
- sloboda naseljavanja i
- sloboda pružanja usluga.

Krajnji cilj EZ-a je privredna i monetarna unija i zajednička vanjska politika.

Ocjenjuje se da ima više razloga zbog kojih se ubrzava realizacija projekta. Jedan od najvažnijih je potreba da se premosti relativna ekonomska stagnacija Zapadne Evrope. Nezaposlenost je dosta visoka, interne restrikcije u trgovini značajne, stope rasta niske (još od prve naftne krize), a sve su to limitirajući faktori zbog kojih evropski multinacionalni biznis traži brže promjene.

Olakšice za turizam i promet u EZ se ogledaju u čitavom nizu pravnih i ekonomskih mjera. Promjene u prometnoj regulativi znatno će utjecati na turizam. Kvalitet i cijena prevoza će postati jedini odlučujući faktori, s obzirom da će svi moći da obavljaju prijevoz u svim zemljama.

U turističkom pogledu je predviđeno niz olakšica kao što su neke: udruženje hotelijera i restorana, kretanje turista iz trećih zemalja će biti slobodno, turisti će imati na području EZ-a hitnu medicinsku pomoć u svakoj zemlji članici, informiranje i zaštita turista su jedinstveni, transfer valuta će biti bez ikakvih ograničenja, novi način plaćanja bit će putem elektronskih kartica i dr. Zatim je predviđeno niz drugih mjera na polju unapređenja turizma i prometa u EZ, kao i okviri turističkih aktivnosti na širem planu, a zatim i sezonska i prostorna distribucija turizma.

Prometno gledano, nama je potrebno osigurati kontinuiran pristup na tržište EZ. Mi smo zainteresirani za unapređenje tranzita preko naše zemlje, kao i za kvalitetne turističke i robne

prometne tokove prema Jadranu. S EZ-om u prometnom pogledu treba utvrditi posebnu prometnu politiku koja treba izmisliti ostalog da se pozitivno reflektira i na turizam naše zemlje. Neodgovorno je sprovesti određene racionalnosti u carinskim propisima i transportnoj dokumentaciji i manipulacije istih svesti na neodgovoran minimum. U našem međunarodnom prometu sa EZ bi bilo poželjno uvesti jedinstvenu prometnu dokumentaciju i na taj način olakšati robne i ostale tokove. Potrebno je (radi daljnje olakšice) ispitati mogućnost osnivanja mješovitih poduzeća u oblasti prometa s organizacijama iz EZ, kao i niz drugih mogućnosti koje pružaju pravila EZ i naši sistemski zakoni, odnosno ustavne transformacije.

Stanje u prometu će se u svakom slučaju reflektirati na turizam naše zemlje. Zemlje nečlanice se pripremaju za 1992. godinu posebno u oblasti turizma. S obzirom na značaj zemalja članica

Tablica 4. Devizni priliv od turizma i turistički promet u SFRJ za period 1968. – 1987.

Godina	Devizni priliv od turizma u SFRJ (u mln USD)		Turistički promet u SFRJ ostvaren kroz broj noćenja (u 000)		
	ukupno	konvertibilan	ukupno	domaći	strani
1968.	187,7	167,0	38.300	21.091	17.210
1972.	461,5	438,7	56.244	30.429	25.815
1977.	840,9	809,3	73.488	44.462	29.026
1982.	843,7	801,4	88.814	53.234	35.580
1987.	1.533,0	1.470,9	109.984	57.684	52.299

Izvor: Privredna komora Hrvatske, Udruženje turističke privrede, Zagreb, novembar 1988.

Tablica 5. Neki planski pokazatelji koji proizlaze iz strategije dugoročnog razvoja turizma u SFRJ

Godina	Planirani smještajni kapaciteti (u 000 ležaja)			Planirani turistički promet (u mln noćenja)	Planirani devizni priliv (u mln USD)
	ukupno	osnovni	komplementarni		
1991	1.506	414	1.092	161	2.43
1995	1.666	474	1.192	195	3.31
2000	1.866	549	1.317	249	4.86

Izvor: Privredna komora Hrvatske, Udruženje turističke privrede, Zagreb, novembar 1988.

EZ za jugoslavenski turizam, posljednji je čas da se poduzmu neophodne mjere i pripreme za "1992" godinu. Ne smijemo zaboraviti da su zemlje EZ u ukupnim noćenjima stranaca u SFRJ u 1987.g. učestvovala sa 72%, a u registriranom deviznom prilivu sa 67%.

Mi se u svakom slučaju moramo unutar zemlje prestrojivati i prilagođavati promjenama koje nam nosi 1992. godina. Na ovom poslu moraju biti angažirani svi organi i organizacije od državne uprave do samih privrednih subjekata.

Dakle – kako se prometno vežemo s EZ, koja proklamira da će biti "turističko srce svijeta", takav ćemo imati i turizam.

5. ZAKLJUČAK

Promet i turizam je neophodno u svim alternativama paralelno analizirati i usklađivati, jer rezultati njihove intenzivne suradnje su veoma značajni kao privredni impulsi. Jedino intenzivnom suradnjom prometa i turizma možemo očekivati porast turizma i prometa, a time i veću deviznu realizaciju.

Prometno posmatrano, potrebne su bolje veze jadranskog i podunavskog prometnog sustava, kao i podužnog jadranskog kopnenog i obalnog pravca, te međuotočkog i veze kopno–otoci i obratno.

Prometna politika ne bi smjela biti isključivo granska ili prometna u kompleksu, nego funkcionalno povezana s privredom, napose turističkim razvojem.

Pojedine prometne grane (i u turističkom pogledu) treba optimalno koristiti, jer će se i na taj način bolje koristiti svi prometni kapaciteti, između ostalog bit će i bolja zaštita čovjekove okoline, ušteda energije i dr.

Visoke cijene pogonskog goriva (kao i smanjenje prirodnih rezervi istog) nalažu racionalniju potrošnju i štednju, a uz to treba doći i do većih promjena u korištenju prometnih sredstava, te se treba orijentirati masovnije na javni prijevoz.

Obzirom na nagli razvoj nautičkog turizma potrebno je planirati razvoj domaćih nautičkih baza sa svim potrebnim sadržajima.

Za dalji razvoj prometa i turizma i njihovu funkcionalnu povezanost, između ostalog, neophodni su i adekvatni kadrovi, to jest kvalitetni stručni kadrovi za oblast pružanja svih prometnih i turističkih usluga.

Obzirom da EZ i 1992. godina izazivaju sve veći interes šire jugoslavenske javnosti, a gledano iz ugla prometa i turizma, neophodno je osigurati kontinuiran, kvalitetan i siguran pristup na tržište EZ, unaprijediti tranzit preko naše zemlje, kao i osigurati kvalitetnije saobraćajnice prema Jadranu i obratno.

SUMMARY

TRANSPORT AND TOURIST TRADE – INDUSTRIAL IMPULSES AS A RESULT OF STRONG COOPERATION

The author discusses the aspects of development of transport and tourist industry of the SFR of Yugoslavia in their interdependent relationship. The author draws particular reference to the requirement of improvement of transport in general as an important segment or aspect in the development of tourist trade and a major aspect in international exchange (turnover of goods) and export-orientation of the country. Particular accent is assigned to the role of Yugoslav transport in the united Europe of the future and respective reflections in tourist trade.