

Dr. FRANC PAUKO
Visoka ekonomska komercialna šola.
Maribor

Tehnologija i organizacija pro
Stručn
UDK:656+3
Primljeno: 07.06.
Prihvačeno: 12.12.

RAZUMEVANJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZNIŠTVA V TURISTIČNEM GOSPODARSTVU IN POTREBNA USTREZNA ORGANIZIRANOST

SAŽETAK

Uradu se ističe potreba za efikasnim prometom, kako onom za prevoz putnika-turista, tako i onom za prevoz robe, pogotovo u cilju opskrbe turističkih područja. Autor ističe primjere iz svijeta o visokom stupnju tehničkog razvoja sredstava za prevoz putnika-turista, potrebu za kulturnim i visokokvalificiranim kadrovima u toj osjetljivoj privrednoj grani, te posebno raščlanjuje probleme u željezničkom, cestovnom, zračnom i pomorskom prometu.

Očitno smo vsa povojna leta, bolj ali manj, strokovno zanemarjali javno potniško prevoznitvo, saj smo ga prepuščali, da se je razvijalo samo na podlagi tehničnih dosežkov, ne pa tudi in predvsem zaradi ekonomskih potreb tržišča in njegovega popraševanja. Prednje dejstvo si razlagamo tudi z vzgojno mentaliteto kadrov, ki pogosto tudi v drugih državah podvarjajo tehnične aspekte, usmerjene zlasti na tovarno prevoznitvo kot "kri gospodarstva". Ne da bi omalovaževali slednjo prevoznitvo zvrst, ugotovljamo, da postopajo tako države, ki še niso razvile dovolj turizma in, ki dajejo materialni proizvodnji absolutno prednost, ne glede na življensko raven svojih državljanov. Drugi razlog premelega in ponekod tudi nepravilnega razumevanja javnega potniškega prevoznitva pa temelji v dejstvu, da se s to gospodarsko panogo ali podpanogo ukvarjajo še vedno v pretežni meri tehnično izobraženi kadri, mnogo manj pa marketinško izšolani ekonomisti.

V turističnem gospodarstvu z zadostno ali celo visoko stopnjo razvitosti – kakršnega kažejo nekatere države v svetu – javno potniško prevoznitvo seveda bistveno izstopa po svoji tehnični opremljenosti, predvsem pa po visoko kulturnih storitvah. Potrebno je takoj navesti, da ob Jugoslaviji stoji še vrsta evropskih držav, ne da bi naštevati tiste iz drugih kontinentov..., ki še vedno ne razumevajo polnega poslanstva javnega potniškega prevoznitva v turizmu. Mnogi menijo, da to potniško prevoznitvo samo pomaga razvijati turizem kot psiho-fizično rekreacijo ljudi ne glede na njihovo izvornost. Nasproti temu trdimo, da ne gre za neko pomožno funkcijo, temveč bistveno dejavnost, brez katere ni turizma v gospodarskem pogledu. Turizem pojmuemo kot funkcijo potovanja in bivanja. Pri tem je "potovanje" primarnega pomena, ker je turist šele tisti, ki troši izven kraja svojega bivanja (po definiciji OZN). "Bivanje" nastopa šele naknadno, ko je določeno potovanje že opravljeno ali z drugimi besedami: ko smo že premestili s potovanjem neko distanco. Če bi funkcijo potovanja poimenovali z gospodarsko dejavnostjo, je to odraz potniškega prevoznitva, funkcija bivanja pa pokriva gostinske dejavnosti v nekem turističnem kraju ali območju. Tako ugotovljamo, da smemo govoriti o potniškem prevoznitvu v/znotraj turizma, ne pa o dejavnosti, ki je samo povezana s turizmom. Napačno je torej izražanje "prevoznitvo in turizem", pač pa pravilno "prevoznitvo v turizmu". V takem tretiranju ima potniško prevoznitvo povsem določeno, celo primarno mesto v turizmu. V turističnem marketingu govorimo¹, da mora obstojati nujno gospodarsko sodelovanje ali tki. poslovno partnerstvo med posameznimi parcialnimi turističnimi ponudniki, da bi lahko oblikovali integralni paket

turističnih storitev. V tej celostni turistični ponudbi navajamo javno potniško prevoznitvo kot prvoga nepogrešljivega partija-"proizvajalca" delne turistične ponudbe, šele nato gostinstvo vse druge možne parcialne ponudnike, kakor kaže model. Pri razlikujemo teoretično in praktično dvojje kategorij znotraj potniškega prevoznitva: prevoznika kot nosilca prevozov in prevoznika "serviserje" kot pomagalce prevozov². Strokovno rečeno s prevozne refrakcijske točke, ki omogočajo s svojimi postajami (avtobusnimi, železniškimi, žičnimi), letališči, pristanišči in mrami... da lahko potnike/turiste sploh prevažamo in jih distribuiramo v teh lomnih točkah k različnim prevoznim nosilcem. Še refrakcijske točke pomenijo za turistično ponudbo celo integrirane storitve ali ponudbeni paket, ker nastopajo v njih posamezni ponudniki takorekoč pod isto streho: prevozniki, gostinci, turistične dejavnosti in td. Stopnja fizične oz. tehnične urejenosti turizma, letališč in pristanišč pomeni za sodobnega turista gotovo oceno razvitega ali nerazvitega turizma v določeni pokrajini. Če v njih ni integralnega poslovnega sodelovanja, je turistično gospodarstvo defektno. Kadar v določeni državi niso razvite vse vrste prevoznitve zvrsti, govorimo o delnem turizmu, nesinhronizirani turistični ponudbi, celo v medicinskem žargonu "amputiran turizmu".

Kar zadeva prevoznih zvrsti je osnovni pogoj, da delujejo prevozniki "iz roke v roko" tako vsklajeno, da je turistu napotovanje v užitek, ne pa v napor. Ali smo v tem pogledu zadovoljni? Podvzeli ustrezne korake? Zazreti se moramo najprej v vse vrste prevoznitve kot globalni sistem, ki razvija turizem, in pa v vsako izmed njih posebej glede stopnje razvitosti.

1. Z analizo stanja ugotovljamo, da obstojajo ta čas v Jugoslaviji praktično vse pglavltine prevozne zvrsti, le da s različnih razvojnih stopnjah:

a) Cestno javno potniško prevoznitvo kaže zelo obsežno razvitost v ekstenzivnem pogledu avtobusnih podjetij, hovo število, število prog in sodelovanje v turističnih storitvah. Manj ugodna je podoba kakovosti njihovih storitev, zlasti še v turističnih prevoznih, v nemajhni meri tudi določenih linijah; nemalokrat botruje nižji kakovosti storitev vozniki kader s svojo turistično-kulturnim obremenjenjem.

Če pa je že avtobusno prevoznitvo pri nas le na določeni višini svojih storitev, moramo ugotoviti, da ostaja avtobusno sodobno ravnanje taksi-služba in izposoja potniških avtomobilov. Slednji dve ponudbi sta v jutrišnjem, povdarjeno in dualističnem turizmu še posebej pomembni. Ne le vsako mesto, vsak kraj mora imeti na voljo taksi-službo, obsegu pač sebi primerno razvitost. Pričakovati smemo, da bo v naših mestih vzniknilo celo večje število taksistov, kot v istem območju in da bo se povečala konkurenca zasebnih taksi-prevoznikov do enormnega števila. Pričakovati tudi bilo, da bi vsako izmed avtobusnih podjetij organiziralo še taksi storitve kot posebno poslovno enoto. Nič ne bi bilo začudujočega, če bi avtobusna podjetja razširila svoj krog poslovanja še na izposajo osebnih avtomobilov.

ganizacija prom
Stručni
UDK: 656+33
rimljeno: 07.06.1
hvačeno: 12.12.1

STIČNEM OST

ponudbi navaja
grešljivega part
e nato gostinstv
taže model. Pri
tegorij znotraj p
revozov in prevo
ovno rečeno so
svoji postaj
pristanišči in m
imo in jih distri
m nosilcem. Še
idbo celo integra
v njih posame
niki, gostinci, tr
ične urejenosti p
turista gotovo p
čeni pokrajini! Č
je turistično gos
o razvite vse mo
tu, nesinhronizi
nu "amputiran
i pogoj, da delu
je turistu napo
tem pogledu z
o najprej v vse
azvija turizem, n
azvitosti.
ojajo ta čas v Ju
ie zvrsti, le da so
kaže zelo obse
busnih podjetij
je v turističnih s
sti njihovih stor
najhni meri tud
nižji kakovosti s
-kulturnim obn
ri nas le na dolo
viti, da ostaja
voja potniških vo
, povdarjeno in
tembni. Ne le vs
ljo taksi-službo,
Pričakovati sme
še število taksi-p
čala konkurenč
nega števila. Pra
snih podjetij po
ono poslovno eno
avtobusna podj
osoj osebni v

saj bi s tako ponudbo lahko vključevala še širšo paleto prevozov, s posebnimi poudarki na turistih. Ali moramo zares prepuščati taksi-prevoze samo posameznikom? Mar ne bi postala avtobusna podjetja vsaj polarizator takšne individualne ponudbe z vozili? Le zamislimo se v kolikih primerih po Jugoslaviji imamo že vpeljeno taksi-službo pri avtobusnih prevoznih podjetjih? Nadalje se lahko resno vprašamo, če je "rent-a-car" služba zares prejudicirana za turistične agencije? Ali bi tudi na tem področju ne segla avtobusna podjetja po poslovnem predmetu izposoje vozil? Lahko bi delovala kot subagent določenega rent-a-car sistema bodisi inozemskega ali jugoslovanske verige, na podlagi izposoje vozil z vozniki ali brez njih. Še vedno ostajamo v sferi cestnega potniškega prevoznitva, kadar so potrebe po parkiriščih, zlasti glede izgradnje parkirnih hiš v mestih. In koliko smo se že vključili v ta aspekt investiranja, se vprašamo?

- b) V *tirnih (železniških) prevozi* ostaja naša dejavnost ob obstoječi infrastrukturi železniških poti, ne da bi se tesneje povezovali zlasti z avtobusnimi podjetji. To bi predstavljalo v nekaterih primerih tesno, organsko nadaljevanje železniškega prevoza, s prestopom na cestno omrežje. Nič novega ni takšno povezovanje v razviti Evropi. Potrebne so le trdne prevoznike pogodbe o dolgoročnem sodelo-

vanju. Na tem mestu je potrebno posebej akcentirati strukturo vlakovnih kompozicij za turistične potrebe. V mislih je mnogo višja ponudba gostinskih storitev ob tirih in na njih:

- Prehrambena funkcija putnikov je potrebno dvigniti na raven, ki bolj ustreza sodobnemu turistu že v samih železniških postajah (restavracijah in posredovanju hrane na peronih). Ali je zares toliko pregraj, da bi polno zaživela ambulančna prodaja jedi in pijač v vsaki potniški kompoziciji, ne le na mednarodnih progah temveč tudi v vsaki inter-city liniji? Tržni analitiki v tirnih prevozi si moraju resno zamisliti in prevideti ponudbo bifejskih in restavracijskih vagonov povsod, kjer moremo pričakovati potnike-turiste.
- Nočitvena gostinska funkcija na tirih seveda ne ostaja le v ponudbi številnih ležalnikov-kušejev. Jutrijšnji turizem moramo razvijati na podlagi nadvse zanimive ponudbe kompletne spalne garniture (spalnikov) v nočnih prevozi v tranzitu, prav tako v smeri velikih turističnih destinacij, ne glede na inozemske ali jugoslovanske turiste.
- Funkcija razvedrila potnikov je še posebej občutljiva pri turistih. V tem pogledu bo v prihodnje najmanj potrebna dovršena akustika vlakovnih kompozicij za objave turis-

Poslovna sodelležba v ponudi turističnih storitev in izdelkov

Neposredno sodelovanje			Posredno sodelovanje	
Proizvajalci DELNE turistične ponudbe	Snovalci in oblikovalci CELOSTNE turistične ponudbe	Prodajalci		Pospeševalci/ promotorji turističnega gospodarstva
		celostnega turističnega blaga	delne turistične ponudbe	
1	2	3	4	5
JAVNO POTNIŠKO PREVOZNIŠTVO	EMITIVNE TURISTIČNE ORGANIZACIJE	TURISTIČNE AGENCIJE (grosisti)	JAVNO POTNIŠKO PREVOZNIŠTVO	MARKETINŠKE USTANOVE
- prevozniki	(tour operatorji)		- cestno	- tržno-raziskovalne
- serviserji		TURISTIČNE AGENCIJE	- tirno	- ust. posl. propagande
GOSTINSTVO	RECEPTIVNE	(detajlisti)	- vertikalno	- sejmi
- prehrambno	TURISTIČNE		- zračno	- borze
- nočitveno	ORGANIZACIJE		- plovba	- banke
- razvedrilno				- zavarovalnice
KULTURNE USTANOVE			GOSTINSTVO	
- gledališča			- prehrambno	ZAVODI
- kinopodjetja			- nočitveno	SPOMENIŠKEGA
- razstavišča			- razvedrilno	VARSTVA
- koncertne poslovalnice			TRGOVINA NA DROBNO	
USTANOVE SAMOSTOJNIH			- prehrambna	USTANOVE
TURIST. PRIVLAČNOSTI			- motorna goriva	NARAVNE ZAŠČITE
- ustanove naravnih			- potovalne potrebščine	
turističnih privlačnosti			- športna oprema	PROSVETNE
- ust. kulturnih znamenitosti			- spominki, darila	USTANOVE
- zabavišča			- cvetličarne	- redno šolstvo
ZDRAVSTVENE USTANOVE			- knjigarne	- občasno šolstvo
- zdravilišča			- fotomaterial	
- zdravstveni domovi			- duty free in tax-free shop	ANIMATORJI
DROBNO GOSPODARSTVO			- tobačno blago	- turistična društva
PTT PODJETJA			- kozmetika	- športna društva
			- lekarne	- sindikalne organizacije

tičnih napotkov, razlage itinerarjev, ko gre za skupinske turistične prevoze. Sorazmerno hitro pa vstopa zahteva po izbiri individualnega zvočnega programa, na podlagi slušalk ob sedežih. Kot malo vabljiv se kaže skupinski glasbeni program, ker so potniki-turisti vedno bolj individualno usmerjeni v pogledu razvedril, jezikovno-učnih programov, zgodovinske tematike ipd.

- c) *Vertikalno prevoznitvo* (v vsakdanji rabi je izraz "žičnice") kaže sicer v Jugoslaviji sorazmerno hiter napredek, toda v glavnem v območjih z zimsko-športnim turizmom. Gre pa za tendence, da razvijamo to javno potniško-prevozno zvrst tudi v gorata območja, ki jih lahko aktiviramo skozi vse leto. V poštev prihajajo vendarle tudi nacionalni parki (na primer v Sloveniji Triglavski park) posebej še iz razlogov obvarovanja naravnih danosti. Vsekakor je manjše zlo, če popeljamo na gorske točke turiste z njihajkami (gondolami, sedežnicami) kot da trasiramo nanje gorske poti in pravcate ceste. Sorazmerno najbolj bomo obvarovali naravo z mrežo žičnih povezav kot pa katerokoli drugo tehnično povezovalno rešitvijo.

Ob vertikalnih prevozih se moramo dokaj zamisliti nad našo sedanjo turistično organiziranost: ali sodijo zares v področje gostinstva? Tako jih namreč v Sloveniji pridružujejo organizacijsko Splošnemu združenju gostinstva in turizma pri Gospodarski zbornici. Strokovno gledano je vertikalno prevoznitvo v domeni drugih prevoznih zvrsti, saj ga tretiramo kot nadaljevanje horizontalnega prevoznitva. Končna cestna ali tirna postaja v dolini je sočasto začetna postaja v vertikalnem prevozu, ki naj bo skupna refrakcijska točka. Takšne primere nam kaže turistično razviti svet. Potemtakem je njeno mesto med prevozniki s specifično prevozniško tržno tematiko in problematiko. Naše vertikalno prevoznitvo ostaja ta čas nekako organizacijsko indiferentno, brez povezav z drugimi prevozniki zvrstmi. Praviloma pa bi moralo biti vključeno v celoviti prevozniški sistem, ki mu je cilj umno pokrivanje prostora, zlasti še turističnega, z izbiro najustreznejšega/najekonomičnejšega/najrentabilnejšega prevoza, po načelu "modal split-a".

- d) *Zračno prevoznitvo* se zdi, da je v prihodnje na pohodu z najhitrejšimi koraki, kar zadeva turizma. In dejansko mu je v oporo razvit sistem letališč v naši državi in bližnjih teritorijah sosednjih držav. Povdarjamo to zaradi tega, ker Evropa 1992 pač ne bo razlikovala samo poletov znotraj enega nacionalnega prostora marveč všteti najbližja letališča. Kot primer navajamo sosednjo Italijo, ki bo s tržaškim letališčem napajala tudi Istru in dobršen del severnega jugoslovanskega jadranskega prostora; grški Solun bo česče tangiral naša makedonska turistična območja, ipd.

Glede našega zračnega prevoznitva moramo pohiteti s pomiritvijo v poslovnosti med JAT-om in AAW, ker bo Evropa '92 organizirana po drugih načelih. Deregulacija bo vsekakor segla tako v zračno kot tudi drugo prevozniško zvrst v naših državah!

V sodobnem turizmu bo sicer še vedno prevladovala "velika" aviacija, soočamo pa se že sedaj s potrebo po "mali" turistični aviaciji, po zračni taksi-službi za panoramske polete in druge turistične atrakcije. Nikakor ne moremo mimo dejstva, da bi morali smejeje načrtovati helikopterske prevoze turistov, bodisi na hribovite predele kot tudi na jadranske otoke in vsa območja, ki nimajo ta čas dovolj razvite kopne infrastrukture. Zelo vprašljivo se zdi mnenje, da moramo v vsak prostor vprav s kopno komunikacijo, ne pa z zračno potniško povezavo. Koliko problemov na letališčih bi lahko reševali z uvajanjem helikopterskih transferjev, ne le od splitskega in zadarskega letališča na otoke, marveč tudi v hriboviti Črni gori, Srbiji itd. Naposled je

potrebno računati, da se bi v našem turizmu prav tak razvijalo pospešeno prevažanje z baloni, zmajarstvo in kakšne privlačnosti v zračnem premagovanju distanc.

- e) *Plovba* kot prevozna zvrst je v Jugoslaviji sorazmerno enostransko razvita, ker je turistično zaznavna najbolj na Jadranu. Toda tudi tod jo izpodriva individualni jahting turizem. Ostaja križarjenje in trajektne povezave med kopnim in otoki ter obeh obal Jadrana. Mnogo premalo razvijamo rečno plovbo z različnimi plovili, po naših plovnih rekah.

Prvenstveno je v mislih naša najdaljša plovna pot – vektok Donave, ki ga v turističnem pogledu kaj malo izkoriščamo. Seveda bo potrebno, da bomo potniško plovbo močnejše aktivirali tudi na drugih rekah i jezerih. Svoji plovni objekti utegnejo "zaživeti" s skupno turistično aktivno v okviru Evrope '92, ko v turizmu ne bo več državni pregraj temveč le še skupni konkurenčni nastopi... tudi plovnom turizmu. Ob vsem pa je jasno, da moramo Evropi '92 najbolj računati na jadranski jahting turizem, ki bo zahteval še prenekatero naložbo v naše marine. Infrastruktura s privezi še zdaleč ne zadošča vsem potrebnim inozemskemu in jugoslovanskemu jahting-turistu. V tem imamo obilo zgledov iz turistično razvitih držav.

Ko smo takole bežno preleteli posamezne prevozniške zvrsti, ugotovljamo, da se v vsaki izmed njih identificiramo s svojimi turističnimi izživiljanjem, že na podlagi posameznih prevozov, poletov in plovbo. Spet dokazilo, da je javno in zasebno potniško prevoznitvo trdno vključeno v mednarodna turistična dogajanja. Ne moremo si torej strokovno dovoliti, da bi naše potniško prevoznitvo obravnavali separatno od turističnih dogajanj.

2. *V organizacijskem pogledu na ravni upravno-administrativnih enot* (regij, republik, pokrajin in na zvezni ravni) ostajajo problemi, ki po našem mnenju ta čas delujejo zaviralno za razvoj jugoslovanskega turizma.

Gospodarske zbornice so danes organizirane horizontalno po svojih homogenih dejavnosti, po vzoru operative. To načelo je le delno uresničeno za turistične dejavnosti, ki so po svoji naravi druga nasproti druge dokaj heterogene. Organiziranost po tki. splošnih združenjih naj bi predstavljala v bistvu načelo horizontalnega povezovanja. Tako tudi je, z izjemo turističnih dejavnosti. Le-te se združujejo v primeru gostinskih dejavnosti, v Sloveniji, v Splošnem združenju gostinstva in turizma, k čemer je pripojeno še žičniško gospodarstvo. Ugotovljamo torej, da gre dejansko za vertikalno združevanje vsaj med tremi homogenimi dejavnostmi: med gostinstvom, turističnim agencijami in žičniškim gospodarstvom. Prvi strokovni defekt je v tem, da *zavestno izločamo vertikalno prevoznitvo iz Splošnega združenja za promet in zveze*. Navedli smo že razloge, po katerih sodijo "žičnice" v prevozniško združenje. V tem krogu je mogoča dovolj zgoščena strokovna obravnava vsega javnega potniškega prevoznitva, ki se mora ograditi na področje osebnih prevozov, ne pa družiti s problematiko tovornih prevozov, še manj pa s PTT-zvezami. Končno je potrebno uvideti, da je dejavnost vzpenjač (nihajk-gondol in sedežnic ter smuških vlečnic) tipični prevozniški proces, pač v vertikalni smeri.

Če želimo obravnavati turistično gospodarstvo kot celoto je to v bistvu vertikalno povezovanje vseh različnih turističnih dejavnosti, ki so grupirane vsaj v naslednje skupinske poslovne partnerje, na podlagi prednjega preglednice/modela:

- dejavnosti vsega javnega potniškega prevoznitva (vključno "žičnice")
- gostinske dejavnosti (vključno z zdravilišči),
- trgovinske dejavnosti, ki pretežno sodelujejo v turističnem prometu,

- kulturne ustanove pridobitne narave,
- drobno gospodarstvo / obrti, zadevajoče turiste
- PTT in TV dejavnosti ter
- druge pridobitne dejavnosti, ki vsaj posredno sodelujejo v turizmu.

Če bi razumevali v prihodnje "turistično gospodarstvo" kot *vertikalno* povezovanje vsaj prednjih naštetih skupin, bi s tem večinoma le "pokrivali" turizem v gospodarskem pogledu. Toda k temu bi morali še pritegnuti dejavnosti turističnih agencij kot povezovalca različnih parcialnih ponudnikov.

Zavzemamo se za določeno reorganizacijo turističnega gospodarstva na zbornični ravni poslej, kjer naj ostanejo *Horizontalna* organiziranost po posameznih združenjih (ne splošnih, pač pa posebnih!), kjer bi obravnavali svojsko tržno tematiko in problematiko posebej, oddvojeno drugo od druge, ker ima vsaka svoj "modus vivendi". Takšna oddvojena *posebna združenja* (na podlagi vodoravne povezanosti) bi se seveda morala nadalje, *vertikalno* združevati v *turistično gospodarstvo* (alias: turistično združenje).

Združenje turističnega gospodarstva predstavlja povezovanje na višji ravni. Če ga polariziramo pri zbornici, gre potemtakem za paralelno organiziranost "posebnim združenjem", kakor smo jih navedli. Nastopa torej vprašanje smislenosti takega paralelizma. Z druge strani se ponuja rešitev, da opustimo združenje turističnega gospodarstva pri zbornicah in ga prenesemo na raven *Republiškega komiteja za turizem*. Tod je – po naši presoji – "okrugla miza", za katero sedijo vsi zastopniki/delegati posameznih turističnih dejavnosti. To bi lahko bili delegati zborničnih posebnih združenj in še tisti iz sfere negospodarskih dejavnosti, ki pa vendarle delujejo v prid turizma (raziskovalne in izobraževalne turistične institucije... skratka vse promotivne dejavnosti posrednega sodelovanja).

Potreba turistične organiziranosti po istih kriterijih v republiških zbornicah in komitejih za turizem je "conditio sine qua non", torej pogoj brez katerega ne moremo voditi v okviru države poenoteno turistično politiko. Organiziranost v zborničnem okviru *posebnega združenja za javno (potniško) prevoznitstvo*, z vključitvijo vseh obravnavanih prevoznih vrst, bo zagotavljalo turističnemu gospodarstvu dovolj strokovne rešitve z enotnega piedestala, predvsem pa vključenost tudi vertikalnega potniškega prevoznitstva.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Dr. F. PAUKO: Integralni turistični marketing, VEKŠ Maribor 1984, str. 27.
2. Dr. F. PAUKO: Javno potniško prevoznitstvo s posebnim poudarkom na turističnih prevozi, VEKŠ Maribor 1987.

SUMMARY

CONCEPT OF PUBLIC PASSENGER SERVICES IN TOURIST INDUSTRY AND REQUIRED ORGANIZATION

This paper states the requirement for efficient transport services both in services provided for passengers – holiday-makers and transport of goods, particularly with the objective of adequate provision i.e. supply of resort area/tourist destinations. The author analyzes the experiences of other countries in the world referring to high level of technical development of transportation means designed for passengers – tourists, requirements for the employment of polite and high qualified personnel in this "sensitive" industry, and discusses the problems experienced in rail, road, air and sea transport.