

ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ U FUNKCIJI RAZVOJA TURIZMA

SAŽETAK

U radu se ukazuje na potrebu poboljšanja uloge JŽ u turističkom prometu uz navod što se sve čini i što se namjerava s tim u vezi. Ističe se značaj suradnje sa putničkim agencijama, kako onih u okviru JŽ, tako i onih izvan vlastite organizacije. Analiziraju se ograničavajući faktori u tim nastojanjima, no samokritički se ističe potreba za promjenom ponašanja i novim aktivnostima koje je željeznica programirala, posebno u cilju da podigne na jedan viši nivo usluge kod prevoza stranih turista.

1. UVOD

Razvoj turizma u našoj zemlji ne može se zamisliti bez dobro razvijenog celokupnog saobraćajnog sistema, a time i železničkog saobraćaja. Železnički saobraćaj sa svojom infrastrukturom povezuje uglavnom sve veće urbane sredine sa turističkim mestima naše zemlje, a uključanjem u međunarodni železnički sistem približava naše prirodne lepote i turističke krajeve građanima širom Evrope i sveta. Time se velikom broju turista pruža prilika da dođu do ovih mesta u svim godišnjim dobima i vremenskim prilikama, a za relativno kratko vreme.

Razvoj turizma iziskuje adekvatan saobraćaj, jer transportne usluge u ukupnoj turističkoj ponudi zauzimaju značajno mesto. Prema nekim istraživanjima, učešće transportnih troškova u ukupnoj turističkoj potrošnji iznosi oko 20–25%.

Bez kvalitetne transportne usluge nemoguće je očekivati masovniji turizam i bolje finansijske rezultate. Otuda i proizilazi visoki stepen međuzavisnosti u razvoju turizma i saobraćaja. To jasno nameće potrebu da se između železnice i turističkih organizacija uspostavi neposrednija saradnja na proučavanju, pripremanju i realizaciji kvalitetne turističke ponude, na osnovu obostrane ekonomske zainteresovanosti. U dosadašnjoj saradnji postignuti su određeni rezultati. Međutim, potrebe za čvršćim poslovnim povezivanjem železnice i turističkih organizacija mnogo su veće.

Željeznica je oduvek imala značajnu ulogu u razvoju turističkog prometa u našoj zemlji. Odmah posle rata, u uslovima nerazvijenosti ostalih grana saobraćaja, niskog standarda stanovništva i manjih mogućnosti za podmirenje turističkih potreba, železnički saobraćaj je potencirao razvoj masovnog turizma. Kasnijim razvojem ostalih grana saobraćaja i ekonomskog standarda građana, učešće železnice u ukupnom broju prevezenih putnika, a time i u broju prevezenih turista, postepeno se smanjuje. Od 212 mln putnika prevezenih u 1960. g., prevoz železnicom opao je na 116 miliona putnika u 1988. g., ili na oko 10% učešća u celokupnom broju prevezenih putnika u svim vidovima javnog saobraćaja. Međutim, u ostvarenim pkm železnica učestvuje sa oko 24%.

2. POBOLJŠANJE ULOGE JŽ U TURISTIČKOM PROMETU

Uprkos činjenici da su železnice već duži period suočene sa nizom teškoća, subjektivnog i objektivnog karaktera, ipak se nastoji poboljšati mesto i ulogu ove grane u ukupnom turističkom prometu. Pored napora u modernizaciji pruga, vučnih i vozniha sredstava i dr. JŽ stalno nastoje da podignu na viši nivo kvalitet prevozne usluge u putničkom saobraćaju.

To se, između ostalog, manifestuje kroz uvođenje u saobraćaj novih vozova, kursnih i direktnih kola na relacijama koje odgovaraju potrebama putnika u međunarodnom i unutrašnjem saobraćaju, novih savremenih kola sa ležajima i kola za spavanje, kola-bifea i drugih kola, kao i vozova za prevoz praćenih automobila.

Viši kvalitet prevoza pruža se i u poslovnim vozovima, koji su namenjeni poslovnim ljudima, ali istovremeno ti vozovi služe i za prevoz turista. Njihovo uvođenje u saobraćaj, sa vrlo malim usputnim zadržavanjima ili bez njih, pokazalo se kao dobar poslovni potez železnice.

Kao i kod većine evropskih zemalja i JŽ prevoze praćene automobile, i taj se način prevoza sve više razvija. Praćeni automobili prevoze se kako u međunarodnom tako i u unutrašnjem saobraćaju redovnim i sezonskim vozovima naročito između republičkih centara i mesta na jadranskoj obali. Popularni i dobro iskorišteni vozovi za prevoz automobila, pored specijalnih kola za prevoz automobila, imaju u svom sastavu kola 1. i 2. razreda, kola za spavanje, kola sa ležajima kao i bife-kola.

U toku letnje turističke sezone nastoji se da se uvede što veći broj ekspresnih i brzih vozova, direktnih kola, kola sa ležajima i kola za spavanje na relacijama koje su najviše tražene.

Veoma razgranata prodajna mreža omogućuje da putnik blagovremeno kupi vozne karte. On nije obavezan da ide na železničku stanicu radi njihove nabavke ukoliko mu je bliža neka od velikog broja poslovnica putničkih agencija ili turističkih biroa koji prodaju železničke vozne karte za unutrašnji i međunarodni saobraćaj.

Kroz politiku cena nastoji se takođe da se što veći broj putnika privuče na železnicu. I pored toga što su cene prevoza na železnici niže od cena u drumskom saobraćaju, one su formirane tako da se sa porastom odstojanja stalno smanjuju po jedinici prevoza. I kroz posebne komercijalne povlastice stimuliše se broj putovanja železnicom.

3. SARADNJA SA PUTNIČKIM AGENCIJAMA

U cilju kompletiranja transportnih usluga na JŽ su organizovane sopstvene putničke agencije kao što su TTG "Slovenija-turist" iz Ljubljane, "Croatia-Express" iz Zagreba, "Feroturist" iz Skopja, "Beogradturs" iz Beograda i "Olimpikturs" iz Sarajeva. Ove agencije bave se, pored ostalog, prodajom vozniha i posteljnih karata, rezervisanjem mesta, davanjem informacija domaćim i inostranim putnicima i turistima, organizovanjem turističkih pu-

tovanja u zemlji i inostranstvu, obezbeđenjem smeštaja u hotelima, odmaralištima, banjama i dr., organizovanjem posebnih izletničkih putovanja u zemlji i inostranstvu, obavljanjem pasoških formalnosti, menjanjem strane valute i slično.

Pored sopstvenih putničkih agencija, železnica je razvila saradnju i sa mnogim agencijama članicama Poslovne zajednice turističkih organizacija, kao što su "Putnik", "Generalturist", "Kompas", "Kvarner-Express", "Montenegroturist" i dr. Ove agencije koje imaju svoje poslovnice širom zemlje otvorile su preko 100 blagajni za izdavanje železničkih vozničkih karata za unutrašnji i međunarodni saobraćaj.

Iako je ova saradnja između železnice i turističkih agencija dosta razvijena ipak bi ona trebalo da bude još bolja i da se zasniva na principima dohodovnog povezivanja.

4. OGRANIČAVAJUĆI FAKTORI

I pored dobrih programskih opredeljenja u osavremenjavanju železničkih transportnih usluga i popravljanju mesta železnice na transportnom tržištu, a time i uloge u turističkom prometu, brži razvoj železničkog putničkog saobraćaja ograničen je sve nepovoljnijim ekonomskim položajem JŽ, odnosno nerešenim uslovima privređivanja, neostvarivanjem saobraćajne politike zemlje, poslovanjem s gubicima i drugo. Takvo višegodišnje stanje dovelo je železnicu u situaciju da objektivno ne može blagovremeno ulagati u svoj razvoj, posebno u savremene saobraćajne kapacitete, bez kojih, opet, ne može ni biti ponudena kvalitetna i raznovrsna prevozna usluga putnicima, dakle i turistima.

Ograničavajući faktor za veću ulogu železnice u prevozu turista je i nerazvijena saradnja sa drugim granama saobraćaja (avionskim, drumskim i pomorskim), kao i nedovoljna povezanost između organizacija koje se bave kontinentalnim i pomorskim turizmom.

Uz mere za prevazilaženje postojećih problema u železničkom saobraćaju i za njegov brži razvoj neophodno je da železničke i turističke organizacije poduzmu zajedničke aktivnosti usmerene na poboljšanje i obogaćivanje turističke ponude.

Upravo zbog svega toga, JŽ ulažu velike napore da, i pored poslovanja u veoma nepovoljnim uslovima privređivanja, u sklopu široke akcije Turističkog saveza Jugoslavije "Unapređenje kvaliteta usluga u turizmu" i same organizuju akciju "Unapređenje kvaliteta usluga u železničkom putničkom saobraćaju". Ona je ozvaničena na nivou Zajednice JŽ, ima trajni karakter i započeta je u svim delovima mreže JŽ. Premda je jasno da ona ne može rešiti ključne železničke probleme, itekako može doprineti obnavljanju poverenja putnika u prevoz vozovima koji će biti brži, udobniji i uredniji.

5. PROMENA PONAŠANJA I NOVE AKTIVNOSTI

I ova i sve druge akcije koje će se preduzimati na železnici sa ciljem jačanja njene uloge u saobraćajnom i privrednom sistemu zemlje, uklapaju se u širi kontekst poslovnog ponašanja koji će se sprovesti u narednom periodu u sklopu "prestrukturiranja železnice u skladu sa tržišnim uslovima privređivanja".

Koncept tržišnog poslovanja zahtevaće bitne promene ponašanja i na JŽ. Putnicima i turističkim agencijama moraće se neprekidno nuditi nove, raznovrsnije i kvalitetnije usluge. Pojačana konkurencija na transportnom tržištu nameće nasušnu potrebu uvođenja putničkih vozova većih brzina i visokog komfora. Više nego dosad putnicima će se morati nuditi kompletne prevozne usluge na principu transportnog lanca u suradnji sa dramskim i ostalim vidovima saobraćaja. Prostor za saradnju je velik, ali i, treba reći otvoreno, ni izbliza dovoljno iskorišćen. Unapređenje tih odnosa, kao neposredan podsticaj poboljšanju ukupne turističke ponude, zato, ubuduće mora postati čvršća obaveza ne samo svih prevoznika pojedinačno, već i njihov stvarni

ekonomski interes, stimulisan aktivnom saobraćajnom politikom zasnovanom na pospešivanju efikasnosti i racionalnosti.

Premda su troškovi organizovanja putničkog saobraćaja na JŽ, kao i na prugama ostalih železnica, osetno veći od transportnih prihoda, prevoz putnika je značajna potencijalna razvojna komponenta železnice. Uslov da ona bude i iskorišćena je rešavanje višegodišnjeg nepovoljnog ekonomskog položaja i odnosno stvaranje prostora za ravnopravnu ekonomsku konkurenciju saobraćajnih grana, ali i njihovu saradnju na ekonomskim osnovama. Zato u predstojeću privrednu reformu JŽ ulaze veće zainteresovane za jačanje vlastitog mesta na transportnom tržištu uključujući i obostrano korisnu saradnju sa turističkim poslovanjem, na dobrobit putnika odnosno turista.

U vezi s tim železnica je programirala čitav niz aktivnosti kao što su:

1. razvoj koncepta privredno-poslovnog usmerenja, sa naglaskom na: prilagodavanje ponude tržišnim zahtevima; razvoj i ponudu novih transportnih usluga, neposredno povezivanje poslovnih veza sa korisnicima usluga i drugim prevoznim sredstvima, veću propagandu prednosti prevoza železnicom, intenziviranje marketing poslovnih i razvojne orijentacije;
2. veća ekonomija materijalnih resursa, sa naglaskom na optimizaciju reda vožnje i korišćenje kapaciteta, povećanje efikasnosti osnovnih sredstava, razvoj informacionih sistema i savremenih metoda upravljanja;
3. povećanje stepena bezbednosti saobraćaja;
4. tehničko-tehnološko osposobljavanje za ponudu savremenih transportnih usluga;
5. realno vrednovanje faktora proizvodnje i otklanjanje neravnotežnosti cena;
6. šira primena nauke;
7. ubrzano kadrovsko osposobljavanje za savremeno poslovanje sa naglaskom na oslobađanje od tehnoloških viška zaposlenih uz istovremeno obrazovanje za zapošljavanje novih kadrova sa novim i višim stručnim znanjima.

6. NOVITETI NA JŽ U SEZONI 1989/90

JŽ su za predstojeću turističku sezonu preduzele sve mere da zadovolje potrebe turista, tako da za prevoz turista na relaciji Dortmund-Rijeka/Koper u letnjoj sezoni saobraćaju dva para vozova iz SR Nemačke za Jugoslaviju u organizaciji agencije "TUI". Pored ovih vozova ugovaraju se i pojačanja sa direktnim kolima na relaciji München-Split i Stuttgart-Rijeka.

Na relaciji Beč-Split i Beč-Rijeka dva para vozova prevoze turiste u aranžmanu turističkih agencija.

Za prevoz turista iz Mađarske, Čehoslovačke i Poljske Jugoslaviju saobraćaju dva para sezonskih vozova na relacijama Budimpešta-Split, sa kolima iz Varšave i Praga za Split, i Budimpešta-Rijeka sa kolima iz Varšave i Bratislave za Rijeku. Ovi vozovi putnicima su na raspolaganju u letnjoj sezoni, od maja kraja septembra.

Na velike mogućnosti saradnje železnice i turističkih organizacija ukazuje i primer muzejskog voza ŽG Ljubljana, na prugama Slovenije u letnjoj sezoni u turističkim vožnjama prevoze sve više inostranih turista, željnih podsećanja na romantično vreme parnih lokomotiva i spremnih da to zadovoljstvo plate.

Od novog reda vožnje za period 1989/1990. godine, na prugama JŽ u letnjem periodu od 29. maja do 24. septembra predviđeno je braćaće voz visokog komfora "Atika" na relacijama München-Atina-München. Njegove kompozicije će činiti 2 spavaća kola, 7 kola sa ležajevima i kola za prevoz praćenih automobila. Na relaciji Zagreb-Gevgelija-Zagreb JŽ će u sastav "Atike" uključivati i vagon-restoran.

Premā dogovoru između železnice i organizatora saobraćaja voza "Atika" dvojica spavaća kola obezbeđivaće JŽ.

obraćajnom politiku i racionalnosti. jedna ŽG Ljubljana i ŽTO Skopje), a sedam kola sa ležajevima železnice SR Nemačke.

putničkog saobraćaja, odnosno veći od trenutne potencijalna razvoja i iskorišćena je i ekonomskog položaja i ekonomsku komparativnu na ekonomskom rangu JŽ ulaze u transportnom tržištu turističkim poslovanjem a čitav niz aktivnosti usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

g usmerenja, sa tržišnim zahtevima usluga, neposredno i drugim prevozima oza železnicom, e orijentacije; a, sa naglaskom e kapaciteta, po informacionih sa

jedna ŽG Ljubljana i ŽTO Skopje), a sedam kola sa ležajevima železnice SR Nemačke.

"Atika" će iz Münchena polaziti u 19 sati i 29 minuta, a u Atinu će stizati u 6 sati i 30 minuta narednog dana. U povratku, iz Atine će kretati u 23 sata, a u München će stizati u 8 sati i 44 minuta narednog dana.

Vreme putovanja ovog voza kraće je u smeru München-Atina za 5 sati i 46 minuta, a u suprotnom smeru za 3 sata i 52 minuta u odnosu na sadašnji voz "I Hellas-Express" na istoj relaciji. Kod novog voza smanjen je broj usputnih zadržavanja i vreme usputnog bavljenja. Na prugama JŽ, na kojima će imati tretman voza najvišeg saobraćajnog ranga, "Atika" će se zaustavljati u Jesenicama, Ljubljani, Zagrebu, Vinkovcima, Beogradu, Nišu, Skopju i Gevgeliji.

U unutrašnjem zajedničkom putničkom saobraćaju za novi red vožnje za 1989/1990. g. predviđene su izvesne promene i to:

1. uveden je u saobraćaj novi par poslovnih vozova "Matoš" Zagreb-Beograd i obratno. Ovaj par vozova počeo je da saobraća u zimskom redu vožnje za 1988/89. g. i to 4 puta sedmično. U novom redu vožnje ovaj par vozova saobraćaću svaki dan cele godine i to sa izmenjenim redom vožnje tj. sa jutarnjim polaskom iz Beograda i poslepodnevnom polaskom iz Zagreba. Ovaj par vozova nema usputnih zadržavanja;
2. Uveden je u saobraćaj novi par brzih vozova Subotica-Niš-Skopje-Kičevo i obratno, koji će saobraćati cele godine svaki dan;
3. Uvodi se u saobraćaj novi par brzih vozova na relaciji Maribor-Banja Luka koji će saobraćati cele godine šest puta sedmično. U vezi uvođenja u saobraćaj ovog voza, ukida se saobraćaj postojećeg para brzih vozova na relaciji Maribor-Doboj, koji je saobraćao jedan put sedmično;
4. uvodi se u saobraćaj novi par auto-vozova Beograd-Rijeka, koji će saobraćati svaki dan cele godine;
5. postojeći par brzih-elektromotornih vozova iz Bihaća, preko Banja Luke za Beograd i Novi Sad saobraćaću cele godine svaki dan. Sada ovaj par vozova nije saobraćao u zimskom periodu i to od 1.XII do 1.IV zbog otežanih zimskih uslova eksploatacije elektro-motornih garnitura.

Za potrebe prevoza turista u unutrašnjem saobraćaju predviđen je saobraćaj sezonskih vozova iz Ljubljane, Zagreba, Novog Sada, Subotice, Beograda, Skopja i Kosova Polja za turističke centre na Jadranu. Ovi vozovi saobraćaju u užoj letnjoj sezoni tj. od kraja juna do početka septembra.

SUMMARY

RAIL TRANSPORT IN THE SERVICE OF TOURIST TRADE DEVELOPMENT

This paper reiterates the requirement for improvement of the role played by Yugoslav Railways in holiday transport/travel providing information on some present and planned future activities in this respect. Particular emphasis is assigned to the significance of cooperation with travel agencies and tour operators, both those operating within the scope of Yugoslav Railways and those outside the parent organization. The review covers the limitation factors present in this efforts and activities with self-criticism orientated emphasis on the requirement for a change in the attitude and behaviour and introduction of new activities planned by the Yugoslav Railways with particular objective of promotion of advanced level services in transport of foreign tourists.