

VLADIMIR STANOJEVIĆ, dipl.inž.
PZ "Srbijatransport"
Beograd

Ekonomika prometa
Pregled
UDK:656:338.48
Primljeno: 08.06.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

MEĐUZAVISNOST RAZVOJA JAVNOG TRANSPORTA I TURIZMA

SAŽETAK

Prezentirani rad posmatra makro-odnos saobraćaja i turizma i ukazuje na glavne veze međuzavisnosti i međusobne uslovljenosti. Posebno ističe da je stupanj međuzavisnosti daleko veći kod cestovnog i zračnog prometa nego kod ostalih saobraćajnih grana. Uz prezentaciju najvažnijih podataka o prometu domaćih i inozemnih turista autor razmatra uticaj turizma na formiranje tražnje za saobraćajnim uslugama, kako sada tako i u doglednoj budućnosti.

1. UVOD

Razvoj turizma kao privredne delatnosti u mnogome je uslovljen razvojem različitih vidova transporta.

Pojave železnice, motornog vozila i aviona izvršile su značajan uticaj u smislu omasovljenja turizma.

Sa svoje strane turizam je uticao na brži razvoj pojedinih saobraćajnih grana i na formiranje novih vidova delatnosti u okviru saobraćajnih grana.

Kada se posmatra istorijski razvoj turizma i saobraćaja, onda se može videti da su oni, u suštini, povezani i najčešće međusobno uslovljeni.

U pogledu međusobne uslovljenosti razvoja saobraćaja i turizma, pored prevoza putnika potrebno je, takođe, posmatrati i prevoz robe za zadovoljenje potreba raznih delatnosti turističke privrede (prehrambeni proizvodi, reprodukcioni materijal, razni proizvodi koji se prodaju neposredno turistima itd.).

Ovo se ističe zbog toga što se, uglavnom u opštim razmatranjima, zanemaruje ovaj vrlo značajan element.

Konkretnije sagledavanje međuzavisnosti razvoja saobraćaja i turizma u našoj zemlji zahteva analizu korelacionih odnosa koji su postojali između kretanja turističkog prometa i obima putničkog saobraćaja.

Imajući u vidu da se prevoz domaćih i stranih turista odvija u okviru jedinstvenog procesa prevoza putnika, kao i teškoće posebnog statističkog obuhvatanja prevoza turista u okviru putničkog saobraćaja, za naša razmatranja posmatraćemo međuzavisnost domaćeg turističkog prometa i javnog putničkog saobraćaja u celini.

Zavisnost razvoja saobraćaja i turizma u domenu međunarodnog turizma baziraće na posmatranju korelacionih odnosa između prometa stranih turista i deviznih prihoda ostvarenih u javnom saobraćaju.

2. PROMET DOMAĆEG I INOSTRANOG TURIZMA

Za utvrđivanje korelacionog odnosa između razvoja domaćeg turizma i javnog putničkog saobraćaja poslužiće nam dinamika turističkog prometa domaćih turista (jedinica mere je noćenje) i obim putničkog saobraćaja (jedinica mere je pkm).

Iz tabele 1 se vidi da je indeks povećanja turističkog prometa 269, a ostvarenog obima prevoza u javnom putničkom saobraćaju 273.

Imajući navedeno u vidu moguće je, između turističkog prometa (kao nezavisno promenljive) i ostvarenog obima prevoza u javnom putničkom saobraćaju (kao zavisno promenljive) uzeti pravolinijsku korelaciju.

Tabela 1. Dinamika turističkog prometa domaćih turista i obim putničkog saobraćaja

Godina	Turistički promet domaćih turista		Javni putnički saobraćaj (železnički, drumski i vazdušni)	
	Noćenja (000)	Indeks	PKM (mln)	Indeks
1965.	21.411	100	19.024	100
1975.	38.805	181	38.823	204
1985.	58.322	258	49.964	263
1987.	57.684	269	51.902	273

Na bazi matematičko-statističkog izračunavanja dolazi se do rezultata koji pokazuju da između turističkog prometa domaćih turista i javnog putničkog saobraćaja postoji pozitivna korelaciona veza sa koeficijentom korelacije 0,98.

Navedeni koeficijent korelacije pokazuje da postoji visok stepen međuzavisnosti između kretanja turističkog prometa domaćih turista i obima javnog putničkog saobraćaja u periodu od 1965. do 1987. g. i da se može govoriti o skoro pravolinijskoj relaciji koja govori o tesnoj vezi dveju veličina.

Može se reći da je razvoj domaćeg turizma imao i ima vrlo značajan uticaj na razvoj putničkog saobraćaja naše zemlje, odnosno gledano obrnuto, javni putnički saobraćaj vršio je i vrši povratno dejstvo na razvoj turizma.

Međuzavisnost razvoja inostranog turizma naše zemlje i javnog putničkog saobraćaja u celini može se posmatrati preko dinamike turističkog prometa stranih turista u SFRJ (jedinica mere noćenja) i deviznih prihoda javnog putničkog saobraćaja (tabela 2).

Statistički podaci govore da je za period od 1965. do 1987. g. indeks kod turističkog prometa stranih turista 465, a kod deviznih prihoda taj indeks je 1375.

Ako se i ovde primeni metoda najmanjih kvadrata dobiće se korelacija sa koeficijentom korelacije 0,88.

Kao što se vidi postoji visok stepen pozitivne korelacije u razvoju inostranog turizma naše zemlje i javnog putničkog saobraćaja. Ovo ukazuje na značaj razvoja inostranog turizma naše zemlje za ostvarenje deviznih prihoda po osnovu razvoja putničkog saobraćaja, i obrnuto, razvoj i postojanje takvog javnog putničkog saobraćaja delovaće na razvoj inostranog turizma u SFRJ.

Tabela 2. Dinamika turističkog prometa stranih turista i deviznih prihoda javnog putničkog saobraćaja

Godina	Turistički promet stranih turista	Devizni prihodi javnog putničkog saobraćaja	
	Noćenja (000)	Mln YUD 1 USD=451,60 YUD	Indeks
1965.	11.240	9.883	100
1975.	31.622	66.459	672
1985.	50.816	78.123	790
1987.	52.299	135.855	1375

SGJ - 88, tab. 125-1 i 121-10

Za potpunije sagledavanje međusobne uslovljenosti javnog putničkog saobraćaja i domaćeg turizma uzećemo dinamiku ostvarenja obima prevoza putnika u toku pojedinih meseci tokom godine (tabela 3). Iz iste se može videti da se upravo u mesecima koji se mogu smatrati periodom u kome se ostvaruje najveći obim turističkog prometa i turističke potrošnje (maj, juni, juli, avgust i septembar), ostvaruje i daleko najveći obim u javnom putničkom saobraćaju.

Ako se u posmatranju zavisnosti između turizma i broja prevezenih putnika posmatra učešće pojedinih vidova transporta u tom turističkom periodu, zapaža se manje učešće železničkog saobraćaja i veće učešće drumskog i vazdušnog saobraćaja. Kada je u pitanju posmatranje međuzavisnosti između pojedinih vidova transporta i turizma ovo je zakonita tendencija u širim svetskim razmerama. Polazeći od prethodnih napomena, daje se sledeći pregled ostvarenog obima prevoza putnika u javnom putničkom saobraćaju po pojedinim vidovima transporta u vremenskom razdoblju od 1965. do 1987. g.

Posmatrajući strukturu učešća pojedinih grana saobraćaja u ostvarenom obimu prevoza putnika u javnom putničkom saobraćaju u razdoblju od 1965. do 1987. g. i imajući u vidu karakteristike razvoja pojedinih grana saobraćaja i njihovo dejstvo na razvoj turizma može se zapaziti sledeće:

- došlo je do znatnog smanjenja učešća železničkog, uz znatno povećanje drumskog i vazdušnog saobraćaja u periodu koji se promatra;
- učešće železnice smanjeno je u broju prevezenih putnika sa 53,5% u 1965. g. na 10,5% u 1987. g., odnosno u ostvarenim PKM sa 66,5% u 1965. g. na 22,7% u 1987. godini;

Tabela 3. Prevezeni putnici i broj turista (u 000) u 1987. g.

Mesec	Vid transporta			Broj turista
	Železnički	Vazdušni	Drumski	
Januar	9.320	173	77.998	2.739
Februar	9.332	186	78.400	2.544
Mart	11.439	239	82.515	
April	10.614	291	84.519	2.535
Maj	10.475	320	87.798	3.501
Jun	10.500	352	86.608	5.002
Jul	9.451	347	80.788	12.544
Avgust	9.616	330	82.297	13.883
Septembar	10.680	335	87.943	5.610
Oktobar	8.908	265	88.611	2.839
Novembar	9.321	189	80.715	2.066
Decembar	10.525	182	82.558	1.824

Izvor: Indeks SZS 5/87, 10/87 i 3/88

- učešće drumskog saobraćaja je u broju prevezenih putnika sa 45,3% u 1965. g. povećano na 88,2% u 1987. g. u obimu ostvarenih PKM sa 29,9% u 1965. g. na 60,9% u 1987. g.
- svakako da je na ovakav razvoj događaja kod nas značajniji utjecaj imala izgradnja puteva sa savremenim kolovozom. Tako, npr., u odnosu na 1965. g. kada su imali 12.950 km puteva sa savremenim kolovozom, u 1987. g. smo ih imali 5,5 puta više, odnosno 71.315 km, odnosno 58.365 km više. Ovo ukazuje na poseban značaj koji ima u daljem razvoju našeg saobraćaja da posvetimo izgradnju nove putne mreže i modernizaciji postojeće, kao i jačanju tehničke opremljenosti voznog parka radnih vozila i niza koja se mogu uključiti u proces prevoza putnika, odnosno turistički prevoz. Ovo treba imati u vidu pri donošenju konkretnih mera u razvoju saobraćaja i turizma naše zemlje;
- vazdušni saobraćaj i pored relativno manjeg učešća ima lepu perspektivu u pogledu daljeg razvoja putničkog prevoza i značajnog uticaja na razvoj turizma. Ovaj vid saobraćaja u posmatranom periodu povećao je svoje učešće za šest puta u broju prevezenih putnika i za 17 puta u ostvarenom radu, što predstavlja značajno povećanje. Isto tako može se reći da ovaj vid saobraćaja ima znatan uticaj na razvoj turizma;
- pomorski i rečni saobraćaj u današnjim uslovima nema neki poseban značaj u prevozu turista. Pomorski saobraćaj je u ovom periodu smanjio svoje učešće, a učešće rečnog saobraćaja je neznatno i u odnosu na druge saobraćajne grane simbolično.

Međutim, razvoj rečnog i pomorskog saobraćaja u odnosu na prevoz turista savremenim i brzim plovnim sredstvima, a posebno interesantno kod prevoza turista između pojedinih država, međunarodno.

Tabela 4. Obim prevoza putnika po pojedinim vidovima transporta u razdoblju od 1975. g. do 1987. g.

	1965.	1975.	1985.	1987.
Putnici (u 000)	442.068	963.955	1.162.649	1.144.000
Železnički	236.033	129.079	126.318	119.000
(%)	(53,5)	(13,4)	(10,9)	(10,4)
Pomorski	4.909	5.665	7.660	10.000
(%)	(1,1)	(0,6)	(0,6)	(0,9)
Rečni i jezerski	372	126	127	100
(%)	-	-	-	-
Vazdušni	634	3.949	5.341	6.000
(%)	(0,1)	(0,4)	(0,5)	(0,5)
Drumski	200.120	825.136	1.023.203	1.000.000
(%)	(45,3)	(85,6)	(88,0)	(89,6)
Putnički km (u mln)	19.251	38.998	50.138	50.000
Železnički	12.800	10.284	11.999	11.000
(%)	(66,5)	(26,4)	(23,9)	(22,0)
Pomorski	215	157	198	200
(%)	(1,1)	(0,4)	(0,4)	(0,4)
Rečni i jezerski	12	18	21	20
(%)	-	-	-	-
Vazdušni	480	3.806	6.336	6.000
(%)	(2,5)	(9,8)	(12,6)	(12,0)
Drumski	5.744	24.733	31.629	31.000
(%)	(29,9)	(63,4)	(63,1)	(66,0)

Izvor: STD 88, tbl. 121-8

Tabela 5. Porast broja turista u našoj zemlji od 1965. do 1985. g.

Pokazatelj	broj turista u 000				
	Godina			Prosečan godišnji porast	
	1965	1975	1985	1975/65	1985/75
Broj turista (ukupno)	7.942	15.546	22.014	-	-
- bazni indeks	100	196	277	-	-
- periodični indeks	100	196	142	9,6	4,2
Domaći turisti	5.284	9.711	13.579	-	-
- bazni indeks	100	184	257	-	-
- periodični indeks	100	184	140	8,4	4,0
Strani turisti	2.658	5.835	8.436	-	-
- bazni indeks	100	219	317	-	-
- periodični indeks	100	219	145	11,9	4,5
Učešće stranih turista (%)	33,5	37,5	38,3	-	-

na Jadranskom moru kao i kod povezivanja kopna sa velikim brojem ostrva.

3. UTICAJ TURIZMA NA FORMIRANJE TRAJNJE ZA SAOBRAČAJNIM USLUGAMA

Iz svega navedenog dobili smo određen uvid o međusobnoj uslovljenosti razvoja saobraćaja i turizma. Međutim, pored turista, znatni korisnici putničkog saobraćaja su i ostale grupe potrošača, pa politika razvoja putničkog saobraćaja treba da se bazira na tačno definisanim grupama potrošača odnosno korisnika, među kojima se nalaze i turisti.

Kao rezultat permanentnog istraživanja tržišta OUR javnog saobraćaja počele su da obavljaju i turističku delatnost. U tom smislu organizacije one su razvile ovu delatnost u obimu i na način kako su to postojeći uslovi dozvoljavali, a najviše na osnovama agencijskog poslovanja. Pri tome je turistička delatnost OUR javnog drumskog saobraćaja bila orijentisana pretežno na domaći turizam, ali i na inostrane aranžmane.

Prema opštim ocenama, turistička delatnost koju obavlja organizacija je pomalo stihijno. Dalji razvoj ove delatnosti u okviru OUR javnog saobraćaja treba da ide u pokrivanju i obradi svojih regiona uz uspostavljanje pune saradnje sa organizacijama udruženog rada iz drugih oblasti radi pružanja kompletnih turističkih usluga.

U tom smislu, pored mogućnosti daljeg unapređenja do sadašnjih oblika turističke delatnosti, mora doći do proširenja poslovanja OUR saobraćaja na nove vidove turističke delatnosti i formiranje adekvatnih ponuda u saobraćaju, a sve to treba da se bazira na zahtevima korisnika i sagledavanju njihovih potreba.

Postoji i potreba proširenja postojećih ugostiteljskih kapaciteta kod OUR javnog saobraćaja, ali one ne bi trebalo da se oslanjaju na izgradnju visokokomfortnih ugostiteljskih objekata.

U okviru ove analize posebno mjesto zauzima analiza motiva turističkih putovanja. Ti motivi bi se mogli svrstati u sledeće osnovne grupe:

- želja za fizičkim i psihičkim odmorom, želja za razonodom i zabavom,
- želja za upoznavanjem kulturnog i istorijskog nasleđa pojedinih zemalja ili mesta,
- zdravstveni razlozi koji uslovljavaju korišćenje klimatskih i vazdušnih lečilišta i odmarališta,
- amaterska sportska takmičenja i kulturno-umetničke manifestacije u drugim zemljama.

Da bi se lakše i pravilnije došlo do saznanja o uticaju turizma na razvoj saobraćaja, neophodno je prethodno sagledati osnovne podatke o obimu, poreklu i razmeštaju turista, odnosno njihovo kretanje.

Statistički podaci nam govore da je do naglog razvoja turizma u našoj zemlji došlo 70-ih godina.

Pogledajmo kroz podatke u tabeli 5 porast broja turista u našoj zemlji.

Broj turista iz godine u godinu ima veoma brz trend porasta i o njemu se može govoriti kao o fenomenu današnjeg doba, obzirom da se takav konstantan i dinamičan porast ne beleži ni u jednoj grani proizvodnje i prometa.

Svakako da je za nas interesantan podatak o poreklu i strukturi učešća ovako velikog broja turista i to posebno domaćih, a posebno stranih, što se može posmatrati u tabeli 6.

U ovom posmatranju upoređivane su 1978. i 1987. godina i na bazi statističkih podataka može se konstatovati:

- da je ukupan broj turista za 10 godina porastao za 501%,
- da je porast kod domaćih turista blaži i on je u istom periodu iznosio 3842%,

Tabela 6. Broj i struktura učešća domaćih i stranih turista

R. br.	Područja SFRJ i zemlje	1978.		1987.		Indeks (5 : 3)
		u 000	%	000	%	
1	2	3	4	5	6	7
	Ukupno	18.294	100	109.983	100	601
I	Domaćih	11.909	65,1 = 100	57.684	52,4 = 100	484
1.	BiH	1.867	15,7	8.458	14,7	453
2.	Crna Gora	469	3,9	1.351	2,3	288
3.	Hrvatska	2.452	20,6	10.624	18,4	433
4.	Makedonija	779	6,5	4.062	7,0	521
5.	Slovenija	1.641	13,8	10.602	18,4	646
6.	Srbija	4.701	39,5	22.596	39,2	480
II	Stranih	6.385	34,9 = 100	52.299	47,6 = 100	819
1.	Austrija	680	10,6	5.190	10,1	763
2.	Belgija	96,9	1,5	811	1,6	837
3.	Bugarska	25,2	0,4	46,6	0,1	185
4.	ČSSR	223	3,5	3.004	5,7	1347
5.	Danska	48,3	0,8	988	1,9	2046
6.	Finska	28,7	0,4	146	0,3	509
7.	Francuska	415,0	6,5	1.363	2,6	328
8.	Grčka	116,0	1,8	185	0,4	159
9.	Holandija	296,0	4,6	2.875	5,5	971
10.	Italija	668,0	10,5	4.981	9,5	746
11.	Mađarska	245,0	3,8	878	1,6	308
12.	Nemačka DR	55,1	0,9	408	0,8	740
13.	SR Nemačka	2.009	31,5	20.043	38,3	998
14.	Norveška	35,7	0,6	316	0,6	885
15.	Poljska	109	1,7	888	1,7	815
16.	Rumunija	18,3	0,3	79	0,2	432
17.	SSSR	187	2,9	815	1,6	436
18.	Švajcarska	159	2,5	596	1,1	375
19.	Švedska	65,2	1,0	780	1,5	1196
20.	Vel. Britanija	303	4,7	6.057	11,6	1999
21.	Ost. ev. zem.	84,4	1,3	197	0,4	233
22.	Kanada	33,3	0,5	125	13,6	375
23.	SAD	191	3,0	580	1,1	304
24.	Turska	103	1,6	112	0,2	109
25.	Ostale. van-evr. zemlje	189,2	3,0	834	1,6	441

- c) da je porast broja stranih turista nagao i on iznosi 719% za posmatrani period,
- d) kod domaćih turista procenjeno je različito po republikama i kreće se od 188% kod Crne Gore, do 546 % kod Slovenije za period od posmatranih 10 godina,
- e) učešće pojedinih republika u ukupnom broju turista nije bitno izmjenjeno. Veće povećanje učešća je kod Slovenije dok je veće smanjenje učešća kod Hrvatske i Crne Gore,
- f) kod stranih turista takođe ima vidnih promena u poreklu turista. Učešće je znatno povećano kod Austrije, Belgije, Čehoslovačke, Danske, Holandije, Italije, Norveške, Poljske, SR Nemačke, Švedske i Velike Britanije. Kod nekih zemalja je učešće smanjeno, a ipak je broj turista znatno povećan zato što je porast bio manji od prosečnog.

Međutim, kada je reč o poreklu turista, odnosno njihovom uticaju na saobraćaj, onda je važnije posmatrati glavne pravce sa kojima oni dolaze i na koje se vraćaju. Ovde je važno napomenuti da samo iz četiri zemlje (Austrije, Italije, Britanije i SR Nemačke) dolazi skoro 70% stranih turista. Kada se ovom doda učešće Čehoslovačke, Francuske i Holandije dobiva se novih 14%, tako da na pobrajanih sedam zemalja otpada preko 83% stranih turista.

Rezimirajući napred rečeno o kretanju putničkog saobraćaja, a takođe i turističkih prevoza, može se zaključiti da dolazi do povećanja iz godine u godinu što ukazuje na potrebu povećanja i obezbeđenja prevoznih i drugih sredstava za te povećane prevoze. U protivnom povećani obim prevoza neće biti podmiren, pa saobraćaj može postati usko grlo u putničkom prevozu, a posebno u turističkom, što ne bi bilo poželjno obzirom da je turizam postao potreba i navika savremenog čoveka, da je dobio i međunarodne razmere, a to mu je omogućio, pre svih, saobraćaj.

Jugoslavija se sa svojim izvanrednim turističkim odlikama i prema broju turista svrstala u red razvijenih evropskih turističkih zemalja. U 1987. g. bilo je oko 110 mln turista od kojih preko 52 mln stranih turista. U narednim godinama će broj turista biti znatno veći što postavlja velike zadatke pred sve učesnike u turizmu, a naročito pred ugostiteljstvo i saobraćaj.

Od saobraćajnih grana turisti najviše koriste javni drumski saobraćaj, a potom vazdušni i železnički saobraćaj. U narednom periodu odnosi će se menjati u smislu povećanog učešća drumskog i vazdušnog saobraćaja i smanjenje učešća železničkog saobraćaja. Učešće rečnog i pomorskog saobraćaja biće i dalje neznatno ali ipak u određenom porastu zbog povećanja broja brzih i pokretnijih brodova.

Međutim, i pored naglog povećanja učešća drumskog i vazdušnog saobraćaja u strukturi prevoza putnika železnički saobraćaj će i dalje biti pogodan za masovne turističke prevoze, naročito domaćih turista ali, da ne bi i dalje dolazilo do opadanja učešća železničkog saobraćaja u prevozu putnika, železnica mora da preuzme niz mera od kojih je, pored elektrifikacije glavnih pruga i modernizacije signalno-sigurnosnih postrojenja i otpremno-prijemnih stanica, od posebnog značaja organizacija prevoza. Tu u prvi red dolaze redovi vožnje, veze u domaćem i međunarodnom saobraćaju i sl. Za važnije turističke prevoze (od većih gradova do mora) mogli bi se uvoditi posebni vozovi na koje bi turisti mogli računati. Zakašnjenja vozova, koja nisu retka, a dovode do gubitka priključnih veza, ne bi se mogla opravdati. Železnica bi stoga morala ostvariti bolju saradnju sa turističkim organizacijama i pored toga što razvija svoju kompletnu mrežu.

Vazdušni saobraćaj predstavlja vrlo perspektivan vid prevoza turista iz više razloga. Pre svega zbog brzine prevoza, mogućnosti savladivanja velikih rastojanja, udobnosti putovanja, a donekle i troškova putovanja kada se uzmu u obzir vreme i dodatni troškovi pri dužem putovanju. Razvojem vazdušnog saobraćaja stvaraju se mogućnosti za brži razvoj grupnog turizma.

U organizaciji javnog drumskog saobraćaja u 1987. g. bilo je oko 150.000 zaposlenih radnika od čega oko 3/4 zaposlenih u neposrednoj proizvodnji.

Drugi važan faktor drumskog saobraćaja je vozni park. Jugoslavija spada u red zemalja gde se vozni park u poslednjih godinama, procentualno uzev, najviše povećao. Sada javni drumski saobraćaj raspolaze sa oko 12.000 autobusa i blizu 50.000 kamiona i teretnih priključnih vozila. I u narednim godinama vozni park će se povećavati, ali će indeks porasta biti blaži.

Drumski saobraćaj je u 1987. g. u ukupnom broju prevoznih putnika u SFRJ učestvovao sa 88,2%. Ovakav porast drumskog saobraćaja svakako da je omogućio i nagli razvoj turizma u našoj zemlji. Stoga društveno-ekonomski razlozi nalažu da se prošire oblike poslovno-tehničke saradnje JAS-a sa korisnicima transportnih usluga, odnosno prestrukturiranje postojeće organizacije u smislu unapređenja poslovno-tehničke saradnje javnog drumskog saobraćaja i korisnika njegovih usluga.

Za drumski turistički, pa i ostali putnički saobraćaj posebnog su značaja: dobre saobraćajnice, modernizovan drumski vozni park, dobro snabdevanje gorivom i mazivom, održavanje pumpne stanice i organizacija servisno-remontnih radionica znači da se za sve veći broj drumskih vozila mora blagovremeno obezbeđivati gorivo, mazivo, gume, rezervni delovi i sl.

Drumski saobraćaj treba da iznade modele bolje saradnje i sa voznim parkovima turističkih organizacija.

4. ZAKLJUČAK

1. Prezentirani rad posmatra makro odnos saobraćaja i turizma i ukazuje na glavne veze međuzavisnosti i međusobnih uslovljenosti.
2. Pri tome skoro sva navedena upoređenja navode na zaključak o relativno visokom stepenu međuzavisnosti u razvoju turizma i javnog putničkog saobraćaja.
3. Posebno treba reći da je stepen međuzavisnosti veći kod drumskog i vazdušnog saobraćaja nego kod železničkog i rečnog saobraćaja.
4. Za detaljnije sagledavanje donosa pojedinih grana saobraćaja i turizma neophodna je baza podataka koja treba da tražila i nove metodologije posmatranja i izučavanja međusobnih uslovljenosti.
5. Kako i saobraćajne grane (pre svega drumski i vazdušni prevoz putnika) i turizam (kao posebna grana saobraćaja i ređivanja) donose i sada znatne devizne efekte, eto razloga da pozvani i prozvani za njihov razvoj predlože nešto.

SUMMARY

INTERDEPENDENT ASPECTS OF PUBLIC TRANSPORT AND TOURIST INDUSTRY (TRAVEL TRADE)

This paper deals with the macro-relation of traffic and tourist trade and highlights major aspects of interdependence and mutual conditioning. The author reiterates that the level of interdependence is more pronounced i.e. higher in road and air transport than in other transport aspects. In conjunction with furnishing on foreign and national travel the author discusses the influence of tourist trade on shaping of demand for transport services today and in the near future.