

Mr. IVAN DADIĆ
 RAJKO ČUPIĆ, dipl.inž.
 AMSH
 Zagreb

Sigurnost prometa
 Stručna
 UDK: 656.1.08
 Primljeno: 20.08.89
 Prihvaćeno: 12.12.89

NEKI ASPEKTI RAZVOJA I ORGANIZACIJE SLUŽBE "POMOĆ - INFORMACIJE" U FUNKCIJI RAZVOJA TURIZMA

SAŽETAK

Autori analiziraju postojeću organizaciju službe "Pomoć-informacije" AMS Jugoslavije, odnosno, Hrvatske i iznose više zamjerki na sadašnju organizaciju u Hrvatskoj, gdje se ta služba nalazi u okviru auto-moto društava. Ističu da je bolje rješenje npr. u Sloveniji i Srbiji, gdje je ta djelatnost u okviru tamošnjih republičkih AMS, pa plediraju da se to sprovede i u Hrvatskoj.

1. UVOD

Znamo da je ukupni prometni sustav krvotok svake zemlje. Vezuje prostore u zemlji, a isto tako povezuje zemlju s drugim zemljama. Cestovni promet kao dio ukupnog prometnog sustava u tom pogledu ima prvenstvenu funkciju da poveže prostore odnosno da se utka u njih. Međutim, cestovni promet ima i globalnu komponentu povezivanja putem suvremenih autocesta i vozila za prijevoz putnika - tereta.

U strukturi prometnog toka kao i u strukturi vozila najviše je osobnih vozila. Tako je npr. u SRH krajem 1987.g. bilo registrirano 1,12 mln vozila na motorni pogon, a od toga je bilo 0,716 mln osobnih.

Nažalost kod nas ne postoje evidencije ili kvalitetne procjene o pređenim vozilo-km po pojedinim teritorijama, a ni o vozilo-km po pojedinim dionicama cesta. Takvi podaci bi bili izuzetno značajni za detaljnije prometno planiranje, a u okviru toga i planiranja funkcije i organizacije Službe "Pomoć-informacije".

Po zakonima vjerojatnosti u ovisnosti od mnogo složenih činilaca po određenom broju vozilo-km događaju se prometne nezgode i kvarovi na vozilima.

Imajući u vidu dnevnu, tjednu i godišnju sezonsku promjenu intenziteta prometa kao i promjenu faktora koji utječu na događaje prometnih nezgoda i na kvarove na vozilima nužno je planirati i ostvarivati odgovarajući rad Službe "Pomoć-informacije". Iako je Služba "Pomoć-informacije" AMSH sastavni dio ukupnog sustava "pomoć-informacije" AMSJ, ona je u organizacijskom, kadrovskom i materijalnom pogledu potpuno u cijelosti samostalan mehanizam.

Kako je SRH po svom geografskom položaju i obliku unutar Jugoslavije i ovog dijela Evrope dosta specifična, to se odražava i na njen prometni položaj. Naime, u odnosu na površinu teritorija SRH ima izrazito najduže granice u odnosu prema drugim republikama i pokrajinama, a isto tako i prema najvećem broju zemalja Evrope.

Isto tako, zbog izrazitog tranzitnog i turističkog značenja SFRJ u okviru koga SRH ima izrazit značaj, u SRH su se razvili jaki prometni koridori od bitnijeg značaja za povezivanje unutar Jugoslavije, a ujedno i kao dijelovi značajnih međunarodnih koridora.

Tako su se izrazito istakla dva međunarodna prometna koridora i to:

- Panonski od Ljubljane preko Zagreba i Beograda prema jugu i jugoistoku Balkanskog poluotoka i Bliskom istoku.

- Jadranski od Trsta preko Rijeke i Splita prema jugu i sjeveru Jadrana i opet prema jugu Balkanskog poluotoka.

Preko područja SRH teku i značajni međunarodni prometni koridori od Srednje Evrope prema Jadrana.

U ovim prometnim koridorima razvili su se i značajni tokovi cestovnog prometa, kako robno-teretnog tako još i putničkog. To se zbiva osobito u vrijeme turističke sezone, kada cestovni promet na ovim koridorima dostiže maksimalni intenzitet.

Naime, ukupan društveno-ekonomski razvoj ujedno je uzrok i posljedica razvoja transportnog sustava. Tu dolaze do izražaja kompleksni odnosi i međuovisnosti koji dugoročno oblikuju.

Kvalitetnu organizaciju cestovnog prometa nije moguće uopće uspostaviti bez kvalitetne organizacije Službe "Pomoć-informacije". Naime, bez tog relativno jeftinog dijela sistema organizacije odvijanja i sigurnosti cestovnog prometa bio bi promet narušen, a troškovi funkcioniranja izuzetno složenog i složenog sistema bili bi mnogostruko veći u odnosu na sredstva koja je potrebno uložiti u organizaciju i funkciju Službe "Pomoć-informacije".

Služba "Pomoć-informacije" na cestama ima izuzetno značaj kako za neposrednu sigurnost prometa isto tako i za društvenu samozaštitu ne samo u prometu već i društvu u cjelini.

Godine 1992. zapadna Evropa se u mnogim segmentima integrira u jedinstven ekonomsko-organizacijski mehanizam. To je svakako dio procesa koji sve više zahvaća svijet. Uzrok i posljedica takvih trendova u svijetu je nužnost koju nameće postojanje trijsko društvo. Informatički sustav i veze daju tome naglasak.

Promet, a osobito cestovni promet kao najrasprostranjeniji dio ukupnog prometnog sustava bitan je element takvih organizacijskih trendova. Zbog toga i sustav "Pomoć-informacije" mora imati zajedničke organizacijsko-tehničke i formalno-pravne elemente kako ne bi bio smetnja integracijskim procesima.

Neposredno informiranje sudionika u prometu, a u prvom redu vozača za vrijeme same vožnje ima značajnu mogućnost razvoja s nesagledivim pozitivnim posljedicama za normalno sigurno odvijanje prometa. Tu moramo hvatati korak u tehnološkom i organizacijskom smislu sa razvijenim svijetom.

Naša povezanost s Evropom značajna je i obostrano korisna, no nepovezanost Evropi donosi male, a nama velike koristi za razvoj turizma i tranzitnog prometa.

Kako je Služba "Pomoć-informacije" ujedno i dio javne ovlaštenja kojeg su SFRJ i SRH prenijeli direktno ili indirektno AMSJ, odnosno AMSH, to nas još više obavezuje na kvalitetan, odgovoran i ekonomičan rad.

2. ANALIZA POSTOJEĆE ORGANIZACIJE SLUŽBE "POMOĆ-INFORMACIJE"

Imajući u vidu razvijenost i prometno-geografski položaj SRH može se konstatirati da je Služba "Pomoć-informacije" kao dio javnog ovlaštenja AMSJ u okviru AMSH značajno razvijena.

Ako pratimo programe razvoja u okviru AMSH, posao SPI je svakako u jednom periodu bio na zavidnoj razini i prednjačio je po mnogo čemu u Jugoslaviji.

Međutim, stvarna praksa imala je skokovite obrte. To se vjerojatno događalo pod utjecajem ispolitiziranih odnosa u okviru organa AMSH.

Tako npr. planirani program izgradnje baza SPI u SRH s centrima AMSH u Zagrebu doživljava potpuni obrat. Naime, već izgrađeni i osposobljeni centar u Zagrebu postaje AMD "Siget", a samim time se odustaje od izgradnje i organizacije sličnih centara u najznačajnijim središtima Hrvatske. Time se Služba "Pomoć-informacije" razvija u specifičnim uvjetima neekonomskih odnosa u okviru auto-moto društava. Auto-moto društva s jedne strane imaju kadrove i prostor, dok vozila dobivaju od Auto-moto saveza koja se nabavljaju sredstvima kojima RSIZ za ceste sufinancira razvoj SPI u okviru AMSH.

Također se pored vozila za koja se izdvaja amortizacija, osiguranje i registracija u AMSH, sufinancira uklanjanje vozila i tehnička pomoć prema određenim kriterijima.

Neka vozila za obavljanje tehničke pomoći i uklanjanje vozila nabavljaju iz osnovnih sredstava i sama AMD.

Ako bi ukratko bila data kvalitativna ocjena postojeće organizacije i funkcije Službe "Pomoć-informacije" u okviru AMSH, onda bi to izgledalo ovako:

- Služba "Pomoć-informacije" u okviru AMD na području SRH razvijala se dosta ekstenzivno. Razvijali su se kvalitetno jedino oni segmenti koji su u potpunosti financirani od strane RSIZ-a za ceste, a to su vozila za tehničku pomoć i uklanjanje vozila.

- Izgradnja i rekonstrukcija baze za SPI u okviru AMD-a (30% sredstava RSIZ-a za ceste za sufinanciranje) nije se tako intenzivno razvijala.

- I pored relativno povoljnog ekonomskog položaja SPI u okviru AMSH i značajnih kapaciteta u vozilima i kadrovima, privatni prijevoznici su se na nekim područjima značajno uključili u obavljanje ove djelatnosti. Tome je doprinijela loša organiziranost organa i organizacija koji surađuju na ovim poslovima kao i nepravilno tumačenje propisa koji se odnose na uklanjanje vozila, a prvenstveno neadekvatna organiziranost SPI u AMSH.

- I pored toga što mnoga društva žele da u ovim uvjetima obavljaju Službu "Pomoć-informacije" jer vozila dobivaju besplatno, nema zadovoljavajućih rezultata u broju intervencija na cesti. Vozila se s druge strane neracionalno koriste. AMD-a nisu objektivno zainteresirana za njihovu što dužu i što ekonomičniju eksploataciju.

- Nepostojanje sustava radio-veza (izuzev u AMD Siget) i prostorna disperzija vozila na području SRH bez izravnog operativnog rukovođenja na regionalnom ili republičkom nivou ne može objektivno ni dati racionalnu organizaciju.

- Javno ovlaštenje AMSJ u suštini se sastoji od uklanjanja oštećenih ili neispravnih vozila te tehničke pomoći na cesti, a AMD-a su, vodeći računa o svojim neposrednim interesima, prvenstveno zainteresirana za duže prevoženje, tako da uklanjanje vozila s javne ceste ponekad postaje marginalno.

- Iako gotovo čitavo područje SRH ima izrazit turistički ili tranzitno-turistički karakter, aktivna dežurstva u okviru AMD-a s vozilima i osobljem nisu dovoljno učestalo cjelodnevna pa čak i na važnim prometnim čvorovima.

- Odnosi RSIZ za ceste i AMSH u sufinanciranju Službe "Pomoć-informacije" nisu odgovarajući. Naime, iako je zakonska obaveza, a i društvena potreba RSIZ-a za ceste da sufinancira ovu službu, to se čini uz dosta teškoća. AMSJ je tu znatno oštećen jer su cijene vozila kao najznačajnija stavka mnogo brže rastle u odnosu prema prosječnom rastu ostalih revaloriziranih cijena.

- U AMSH pojedini stručni poslovi u okviru jedinstvenog posla Službe "Pomoć-informacije" dosta su dezintegrirani. Tako se u Turing-poslovnici obavljaju gotovo isključivo turing poslovi, a u Informativnom centru samo informativni. Mali broj radnika na tim poslovima time čini ovu organizaciju još više neracionalnom. Osim toga, zbog nepraćenja troškova i prihoda po pojedinim organizacijskim dijelovima ne vidi se racionalnost organizacije i učinka svakog pojedinca ili grupe radnika.

Koncept organizacije Službe "Pomoć-informacije" u SR Srbiji je mješovit u smislu pripadnosti organizaciji AMS Srbije i pojedinim društvima. Treba naglasiti da je najveći dio službe organiziran kao jedinstven u okviru Službe "Pomoć-informacije" AMS Srbije. Proces integracije radnih zajednica pojedinih AMD-a u RZ AMSS je u toku i vjerojatno će u dogledno vrijeme ovaj proces biti završen na način da će ukupna Služba "Pomoć-informacije" biti u okviru jedinstvene službe AMS Srbije. Pored toga, u okviru ove službe AMSS razvijaju se i djelatnosti carinskih poslova i auto-škola. Sve ovo nije uzrokovalo slabljenje odnosa između AMSS i AMD u okviru njega.

U okviru ove službe vrše se intenzivni radovi na izgradnji novih i adaptaciji postojećih baza.

Poslovi u okviru ove službe su potpuno integrirani, tako da se uspostavila teritorijalno-funkcionalna organizacija, gdje je sistem dovoljno centraliziran u tehničko-tehnološkom pogledu da je služba u jedinstvenoj funkciji. S druge strane dovoljna materijalna zainteresiranost i teritorijalna samostalnost pojedine baze dovodi do racionalnog ponašanja i inicijativnosti. To dovodi do smanjenja troškova i povećanja prihoda. Na nivou AMSS su potpuno integrirani poslovi razvoja.

Ako se izuzme činjenica da AMSS u ovom periodu previše investira u daljnji razvoj, može se konstatirati da je ukupna organiziranost i funkcija ove djelatnosti perspektivna.

U okviru AMZ Slovenije organiziranost Službe "Pomoć-informacije" slična je kao i u AMS Srbije, s tim što u AMZ Slovenije u okviru AMD-a ne postoji služba za uklanjanje i prijevoz vozila.

Unutrašnja integriranost kao i funkcionalna povezanost cijele službe, teritorijalna samostalnost i poslovnost u bazama su izuzetno dobro razvijeni.

Osim toga, treba naglasiti da je u okviru AMZ Slovenije razvijen tehnički pregled vozila. Tako u 5 od 12 baza postoje stanice za tehnički pregled vozila. Veoma je značajno što je otpočeo posao na potpunoj informatizaciji tehničkog pregleda vozila. Tako su u bazi u Ljubljani već instalirani personalni računari kao terminali RSUP-a Slovenije.

Zajednička karakteristika organizacije SPI u navedenim republičkim savezima je i u tome što se stalno nastoji i uspijeva, i formalno i stvarno, naći metode za stimuliranje rada i odgovornosti za obavljanje poslova ekonomskim stimuliranjem rada uz disciplinsku odgovornost za propuste sve do otpuštanja s posla.

Također je slična karakteristika ovih organizacija u tome što se nastoje izbjeći uska specijalizacija u poslu. Tako isti ljudi obavljaju različite poslove. Ujedno su i vozači i automehaničari, te rade na popravku, pranju ili utovaru vozila. Radnici koji rade na informiranju obavljaju i turing poslove i obrnuto. Isto tako se nastoje poslovi proširiti srodnim poslovima kao što su produženje registracije i druge usluge za članove i ostale građane.

Treba također napomenuti da se u SR Sloveniji daleko više vodi računa o lokaciji SPI baza radi istovremene povezanosti za

magistralne ceste i urbane aglomeracije radi njihove racionalnije organizacije i eksploatacije.

Ako bismo ukratko izvršili generalnu usporedbu organizacije izvršenja SPI i nekih drugih poslova u okviru AMSH i AMZS i AMSS, konstatirali bismo da su poslovi SPI, carine i neki drugi u AMSS i AMZS gotovo u cjelini centralizirani, dok su u AMSH u cjelini decentralizirani.

Osim toga, sistem radio-veza u vozilima SPI u AMZ Slovenije obuhvaća sve baze i vozila. U AMS Srbije je slična situacija. U SRH radio-vezom se koriste samo na području Zagreba (vozila SPI AMD "Siget").

Najveći dio ove službe financira se iz vlastite djelatnosti, što znači od naplate neposredno izvršenih usluga ili putem solidarnosti iz članarine članova AMS. Međutim, imajući u vidu da su SPI poslovi javno ovlaštenje koje je saveznom i republičkim propisima preneseno na AMSJ odnosno AMS republika i pokrajina, značajna sredstva za razvoj SPI izdvajaju vlasnici, odnosno korisnici vozila i to:

- U SR Srbiji neposrednom uplatom kod registracije vozila određenog novčanog iznosa. Ovakva praksa je poništena odlukom Ustavnog suda Srbije pa će se vjerojatno tražiti sredstva namijenjena za ceste.
- U SR Sloveniji i SR Hrvatskoj iz sredstava RSIZ za ceste putem samoupravnog sporazuma AMS sa zajednicama za ceste.

Analizirajući ove odnose opet se može konstatirati da AMSH u odnosu prema broju vozila, ili intenzitetu prometa ili njegovu značaju kao i prema bilo kom drugom relevantnom pokazatelju najlošije prolazi, odnosno dobije najmanje sredstava. Ovo je svakako zabrinjavajuće ako uzmemo u obzir teritorijalnu razuednost SRH i njen prometni i prometno-turistički značaj u okviru SFRJ i ovog dijela Evrope.

3. RAZVOJ I ORGANIZACIJA SLUŽBE "POMOĆ-INFORMACIJE" U SRH

Svaki prijedlog razvoja i organizacije mora početi od postojećeg stanja i perspektive razvoja prvenstveno onih funkcija na koje se oslanja i kojima služi. Osim toga, mora voditi računa i o postojećim resursima i razvoju cijelog okruženja od društveno-ekonomskih odnosa, organizacijskog okruženja pa sve do detaljnih odnosa u mikro-sredinama.

Kadrovska osnova, vezano za tehničko tehnološka i organizacijska iskustva, veoma je značajna pretpostavka uspješnosti organizacije i razvoja svake službe pa i ove.

U koncipiranju osnova razvoja organizacije i funkcije Službe "Pomoć-informacije" u okviru AMSH gotovo isključivo kao javnog ovlaštenja koje je saveznom propisima preko AMSJ i izravno Zakonom o cestama prenjeto na osobna vozila AMSH, treba početi od slijedećih činjenica:

- Nosilac javnog ovlaštenja je AMSJ, odnosno AMSH.
- Postojeća vozna sredstva s pripadajućom amortizacijom su društvena sredstva na raspolaganju AMSH, a u eksploataciji u AMD-ima.
- Od nepokretne imovine bilo u vlasništvu bilo na korištenju, AMSH ima prostorije u kojima djeluje i Centar AMSH u Zagrebu u kojem je smješten AMD "Siget",
- U okviru RZ AMSH, pored Informativnog centra i Turing-centra mali broj osoba (nekoliko njih) radi direktno na poslovima Službe "Pomoć-informacije". Auto-moto društva i AMSH, izuzev u ekstremnim, iznimnim i nesvakodnevnim uvjetima, u radno-disciplinskom smislu nisu ovisni međusobno, već samo posredno preko društvenih organa AMSH i AMD-a.
- Iako ekonomska međuovisnost postoji, ona je zasnovana na neekonomskim principima. Tako npr. AMD-a vršio bi SPI usluga nisu prvenstveno zainteresirana za tehničku

pomoć i uklanjanje te za dugotrajnost vozila i njihovu ekonomičnu eksploataciju, a s obzirom da plaćaju samo pogonske troškove u koje nije uključena amortizacija vozila mogu koristiti i izvan poslova javnih ovlaštenja.

Imajući sve ovo u vidu može se ići u koncipiranju osnovne organizacije i razvoja SPI u slijedećim pravcima:

1. Podržavanje postojećeg stanja ekonomskih i tehničko-tehnoloških i organizacijskih odnosa s dogradnjom u tehničko-tehnološkom i organizacijskom pogledu.
2. Formiranje centralizirane organizacije SPI kao jedinstvene tehničko-organizacijske službe u okviru AMSH kao što je to učinjeno u AMZ Slovenije ili AMS Srbije.
3. Uspostavljanje takve organizacijsko-tehničke Službe "Pomoć-informacije" koja će u okviru AMSH imati integrirane samo najznačajnije funkcije kao što su razvojno-informacijski sustav, sustav veza i upravljanje. Ovim zajedničkim funkcijama i uspostavljanjem ekonomske međuovisnosti koje bi u prvi plan stavile i druge strane organizacija vršilaca SPI usluga obavljanje poslova po osnovu javnih ovlaštenja, imali bismo homogenu organizaciju. Sufinanciranjem izvršenja poslova SPI od strane RSIZ za ceste putem AMSH prvenstveno uklanjanje vozila i tehničke pomoći te sufinanciranjem razvoja zajedničkih dijelova SPI kao što su baze i informativno-dispečerski centri u regijama te sustava veza i u okviru prvenstveno radio-veza, dobili bismo organizacijsku strukturu koja bi i u ekonomskom i u tehničko-tehnološkom pogledu bila konzistentna i konvergirala dugoročno u stabilnom stanju i razvoju.

Analizirajući ove tri predložene mogućnosti organizacije može se sa sigurnošću tvrditi da je potonja varijanta, imajući u vidu postojeću organizaciju, najprihvatljivija. S jedne strane integrirane ukupne funkcije bitne za odvijanje, organizaciju i razvoj cestovnog prometa u okviru pružanja pomoći i informacija, a s druge strane ekonomskim odnosima i organizacijskim mjerama potiče izvršenje uklanjanja vozila tehničke i turing-pomoći radi kvalitativnog odvijanja cestovnog prometa - značajne komponente turističkog društveno-ekonomskog i tehničko-tehnološkog razvoja zemlje u cjelini.

Samo usavršavanje postojeće organizacije nije prihvatljivo, a organizacija jedinstvene SPI službe u okviru AMSH zbog divergentnog odstupanja od postojeće organizacije teško bi ostvarila.

Generalna razrada treće varijante organizacije postojeće "Pomoć-informacije" izgledala bi ovako:

U okviru RZ AMSH Služba "Pomoć-informacije" sastojala bi se od slijedećih dijelova:

1. Poslovi uklanjanja vozila i tehničke pomoći
2. Turing poslovi
3. Poslovi za sigurnost i preventivu u prometu
4. Informativno-dispečerski centar AMSH
5. Informativno-dispečerski centri u regijama (Zagreb, Osijek, Rijeka i Split).

U okviru AMS prvenstveno ili u okviru drugih organizacija postojali bi u važnijim urbanim - subregionalnim centrima informativno-dispečerski podcentri koji bi neposredno vršili ukupnu SPI službu i koji bi imali kadrove i materijalno-tehnička sredstva bilo vlastita ili građana prijevoznika i po nalogu informativno-dispečerskih centara ili organa prometne milicije vršili uklanjanje vozila ili obavljali tehničku pomoć.

Uključivanje građana-prijevoznika vršilo bi se onda kada ne postoji interes AMD-a na određenom području da vrši te poslove pod istim uvjetima kao i za AMD ili u vršnim opterećenjima.

Vozila i radni prostori za osobe ili smještaj vozila bili bi isključivo u vlasništvu neposrednih vršilaca usluga.

Radio-veze, sufinanciranje razvoja i vršenje poslova SPI obavljao bi isključivo AMSH sredstvima RSIZ za ceste ili se

tvima koja bi vršioci SPI usluga udružili na nivou AMSH za obavljanje zajedničkih poslova.

Financiranje ukupne Službe "Pomoć-informacije" vršilo bi se na slijedeći način:

- vlastitim sredstvima za izvršenje poslova i
- sredstvima SIZ-a za ceste za sufinansiranje.

Sredstvima SIZ-a za ceste gotovo u cjelini financirao bi se dio koji obavlja zajedničke funkcije u AMSH (Služba "Pomoć-informacije" u cjelini s pripadajućim zajedničkim poslovima), a sufinansirao sustav radio-veza, razvoj baza i vršenja poslova SPI, prvenstveno tehničke pomoći na cestama i uklanjanja vozila.

Sredstva iz članarine članova AMSH i AMSJ su sredstva međusobne solidarnosti članova i integralno pomažu racionalniju funkciju ukupne djelatnosti AMSH i u području vršenja javnih ovlaštenja.

U okviru sufinansiranja neposrednog izvršenja posla osobito treba brinuti o slijedećem:

- obimu i kvalitetu izvršenih poslova,
- pasivnom i aktivnom dežurstvu,
- položaju vršilaca SPI usluga u okviru prometne mreže u odnosu na intenzitet prometa u toku godine.

4. ZAKLJUČAK

Organizacija Službe "Pomoć-informacije" na cestama je veoma kompleksan posao, koji zavisi od mnogo organizacijskih, tehničko-tehnoloških i društvenih utjecaja.

To je zapravo jedan međuodnos mnogih organa - organizacija za koje je ovaj posao važan, ali je ipak samo jedan od poslova. Zbog toga je odgovornost i uloga AMSH u ovom poslu posebno osjetljiva. S jedne strane to je obaveza vršenja javnog ovlaštenja, a s druge strane težnja za racionalnom i ekonomičnom organizacijom.

Do 1992.g. potrebno je ukupan prometni sustav, pa i Službu "Pomoć-informacije" u okviru AMSJ u tehničko-tehnološkom i organizacijskom pogledu prilagoditi Evropi. Informacije u prometu bitan su segment ukupnih informacija turistima, što moramo prilagoditi građanima Zapadne Evrope kojih je u našem turizmu preko dvije trećine. To je izuzetno složen problem i veliki izazov koji moramo prihvatiti.

Da bi turing, tehnička pomoć ili informacije motoriziranim turistima bile efikasne, moraju biti turistima dostupne u vremenu i prostoru. To će biti moguće ako u taj posao budu uključeni ukupni društveni resursi AMD-a, turističke privrede te drugih organizacija i pojedinaca.

Naime, turizam je između ostalih dokolica, zadovoljstvo i odmor te motoriziranim turistima to treba i ostati. Zato sustav pomoći automobilistima u nevolji treba biti na visokoj razini.

Službu s druge strane treba etapno razvijati s prioritetom u područjima intenzivnog turizma i cestama koje vode prema turističkim područjima.

SUMMARY

SOME ASPECTS OF DEVELOPMENT AND MANAGEMENT OF THE "ASSISTANCE AND INFORMATION" IN THE SERVICE OF TOURIST TRADE DEVELOPMENT

The authors review the existing organization of the "Motorist Assistance and Information" service of the Automobile Association of Yugoslavia, i.e. Croatia, and make a number of objections as to the present aspect of organization in Croatia, where this service is part of the motor club organization. The authors claim the Slovenian and Serbian practice, where this service operates as part

of the republic automobile association, makes a better solution, and advocate the same procedure be adopted in Croatia.