

Mr. IRVOJE BARIČEVIĆ
Fakultet za pomorstvo i saobraćaj
Rijeka

Prometna politika
Stručni rad
UDK: 656:338.48(497.1)
Priljeno: 14.06.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

VALORIZACIJA PROMETNOG POVEZIVANJA JADRANSKE OBALE U FUNKCIJI RAZVOJA INOZEMNOG TURIZMA

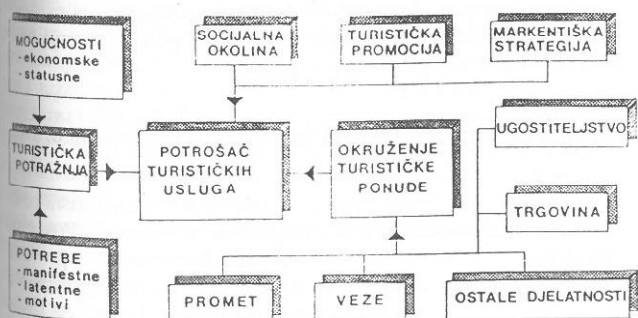
SAŽETAK

Autor skreće pažnju na ogromne potencijale emitivnog turizma zemalja članica EZ sa preko 320 mln potrošača, koji se mogu u znatnoj mjeri još više usmjeriti na našu obalu. S tim u vezi neophodno je što prije izgraditi i modernizirati cestovne saobraćajnice uz obalu i u pravcu iste, u prvom redu Jadransku autocestu i ceste iz Osimskih sporazuma, kao i odgovarajuće priključke.

1. UVOD

Turizam je specifičan modus međunarodne razmjene, a manifestira se u kompleksnom okruženju tercijarnih djelatnosti. U širem kontekstu, turistička privreda predstavlja žarište ogromnog broja privrednih djelatnosti, kojima se tako daje mogućnost da se sa svojom proizvodnjom uključe u izvozno tržište. Drugim riječima, turistički proizvod tako postaje specifična tvorevina u presjeku više različitih komponenata. Turizam je direktna posljedica ukupnog razvoja i progressa čovječanstva, te se unatoč brojnim recesijama i političko-ekonomskim potresima u svijetu, očekuje daljnji trend rasta međunarodnog turizma po prosječnoj stopi od 3% do 5% godišnje. Izuzetno važna činjenica za budućnost turizma je da devizni izdaci za isti rastu brže od rasta općeg gospodarskog razvoja, tj. društvenog proizvoda.

Inozemni turizam integrira ljude, prostore i običaje, što proizlazi iz činjenice da turista prelazi državne granice i svojom motiviranošću neprekidno osvaja nove prostore, koji se na taj način uključuju u turističko tržište (slika 1). Kvaliteta turističke ponude neposredno utječe na povećani priliv deviza, a posljedica je globalne zainteresiranosti i prisutnosti onih privrednih subjekata, koji na turističkom tržištu nalaze izvore svojih glavnih, odnosno marginalnih prihoda.

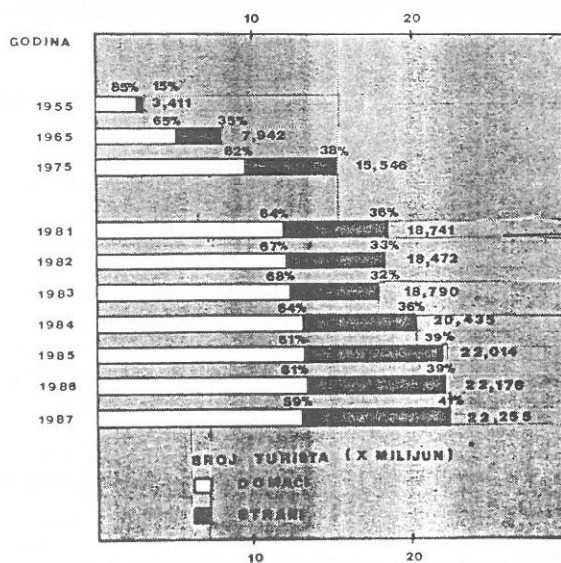


Slika 1. Prikaz modela turističke doktrine

2. RAZVOJNA STRATEGIJA INOZEMNOG TURIZMA NA JADRANSKOM PROSTORU

Uključivanje naše zemlje u međunarodnu podjelu rada, ogleda se, između ostalog, i orijentacijom na jačanju osnove receptivnog turizma. Naime, u toj privrednoj oblasti se obzirom na propulzivnost bilježe visoke stope rasta i brza ekspanzija u međunarodnom prometu. Realna ocjena prirodnih vrijednosti i ostalih komparativnih prednosti jadranske obale osnova su buduće orijentacije naše turističke privrede u cjelini. Neslućene razmjere u razvoju inozemnog turizma na jadranskom prostoru posljedica su ne samo rastućeg progressa u svijetu već i predodređenih intenzivnih turističkih strujanja na relaciji "industrijski razvijene evropske zemlje – receptivne turističke zemlje sredozemnog bazena". Procentualni porast broja stranih gostiju u strukturi ukupnog turističkog prometa¹ u poslijeratnom razdoblju (slika 2) rezultat je stanovitih karakteristika i razvojnih trendova i to:

- apsolutno se povećava životni standard stanovnika privredno razvijene Evrope,
- produžava se dužina turističkog boravka zbog kontinuiranog skraćivanja vremena rada, te bolje organizacije slobodnog vremena,
- poremećaj ekološke ravnoteže kao posljedica ekstremne industrijalizacije stimulira turističku potražnju u još nedevastiranom mediteranskom podneblju, i



Slika 2. Dolasci i noćenja domaćih i stranih turista u SFRJ

Izvor: SGJ, 1988.g.

Tablica 1. Dolasci stranih turista po vrstama turističkih mjesta

	Ukupno	Sjedišta SR i SAP	Banj-ska mjesta	Pri-morska mjesta	Pla-ninska mjesta	Ostala turistička mjesta	Ostala mjesta
1955.	485	136	4,7	254	391	315	209
1965.	2.658	608	28,2	1.397	188	255	181
1975.	5.835	1.094	98,5	3.277	384	655	326
1981.	6.616	1.099	102	3.945	490	684	295
1982.	5.955	1.001	108	3.515	433	650	248
1983.	5.947	928	99,5	3.582	434	654	250
1984.	7.224	1.066	112	4.451	552	756	286
1985.	8.436	1.187	127	5.347	588	895	291
1986.	8.464	1.127	136	5.412	562	906	321
1987.	8.907	1.217	154	5.657	593	917	368

- realno zaostajanje društveno-ekonomskog razvoja naše zemlje smanjuje relativni udio domaćeg gosta u realiziranom turističkom prometu.

Paralelno sa uočenom tendencijom povećanja broja dolazaka i noćenja inozemnih gostiju u posljednja tri desetljeća, evidentan je proces "turističke litoralizacije". U ukupnom broju dolazaka turista od 1955. g. do 1987. g. u primorskim destinacijama se udio povećao od 22% na 43%.² U nešto manjem omjeru (od 52% na 63%) na istom prostoru je realiziran turistički promet stranih gostiju.

Koincidentni trendovi porasta (strani turisti, broj dolazaka, broj noćenja) turističkih parametara u primorskom okruženju ukazuju u konačnici na povoljne perspektive i ostvarenje deviznih interesa. Cjelovitosti analize doprinijet će i činjenica da većina stranih gostiju dolazi iz zemalja sa konvertibilnom valutom (redom, prema broju noćenja turista u 1987. g.: SR Njemačka, V. Britanija, Austrija, Italija, Holandija, itd.). Pripreme Evropske zajednice da se spremno dočeka 1992. g. ujedinjenja, nisu zaobišle ni turističko privređivanje. Uvjeti koji će vladati na ugostiteljsko-turističkom tržištu spomenute Zajednice direktno će utjecati i na zemlje nečlanice te Zajednice, dakle i na Jugoslaviju. Na taj način će i na vodeći segment naše turističke ponude, jadranski prostor, početi djelovati novi, stroži zakoni. Između ostalog, promet će osim svoje inicijalne uloge postati i faktor opstanka cjelovitog turističkog sustava.

3. PROMETNA INFRASTRUKTURA U FUNKCIJI MODELIRANJA TURISTIČKE PONUDE NA JADRANSKOM PROSTORU.

3.1. Selektivni pristup u analizi dolazaka inozemnih turista

Transportna revolucija, čije su tekovine ušle i u segment turističkog privređivanja, utjecala je na uzročno-posljedičnu spre-gu između ulaganja u sagledavanju osnovnih zakonitosti prethodit će nekoliko relevantnih konstatacija:

- jadranska obala je situirana u mediteranskom bazenu tako da ima prirodne pogodnosti za opsluživanje svim transportnim modalitetima,
- atraktivnost pojedinih područja jadranskog prostora često je direktno u funkciji karakteristika prometne dostupnosti,
- korelacija između disperzije turističkih kretanja i standardnih prometnih parametara (dužina relacije, vrijeme putovanja, distribucija pratećih sadržaja itd.) dominantno

se manifestira na brojnim destinacijama jadranskog arhipelaga, i

- struktura dolazaka inozemnih turista prema vrsti upotrijebljenog prijevoznog sredstva eksplicitno diferencira prema vremenu suvremenih i klasičnih oblika prijevoza.³

Od svih transportnih modusa na fizionomiju i hiperprodukciju turističkog fenomena najviše je utjecao cestovni promet. Razvoj automobilizma (kako individualnog, tako i kolektivnog putovanja autobusima), znatno je utjecao na ekspanziju turističkog potražnje u pravcu jadranskih odredišta. U determiniranju njegovih posebnosti, polazna pretpostavka u sagledavanju dosadašnjih i budućih pogodnosti je prvenstveno – maksimalna mobilnost. Visoki stupanj motorizacije u zemljama EZ, neograničena sloboda izbora primorskih turističkih sadržaja u prostornom i vremenskom smislu, fleksibilna primjena te masovnost, daljnje značajke koje cestovnom prometu daju prioritet u odnosu na ostale vidove prometa. U domeni ekonomičnosti i sigurnosti, pred automobilizmom je era racionalizacije i tehničkog usavršavanja. U izboru prijevoznog sredstva za dolazak na Jadran, kao kopnena alternativa, željeznica ima gotovo simbolički karakter. O longitudinalnom povezivanju obalnog pojasa, odnosno jadranskog arhipelaga, još je manje govora. Stanovitvo rehabilitaciji željeznice u daljinskom prijevozu sa turističkim motivima može doprinijeti poboljšanje komfora, udobnosti i brzine željezničkih veza⁵, iako je teško očekivati značajnije infrastrukturne zahvate na tom području.

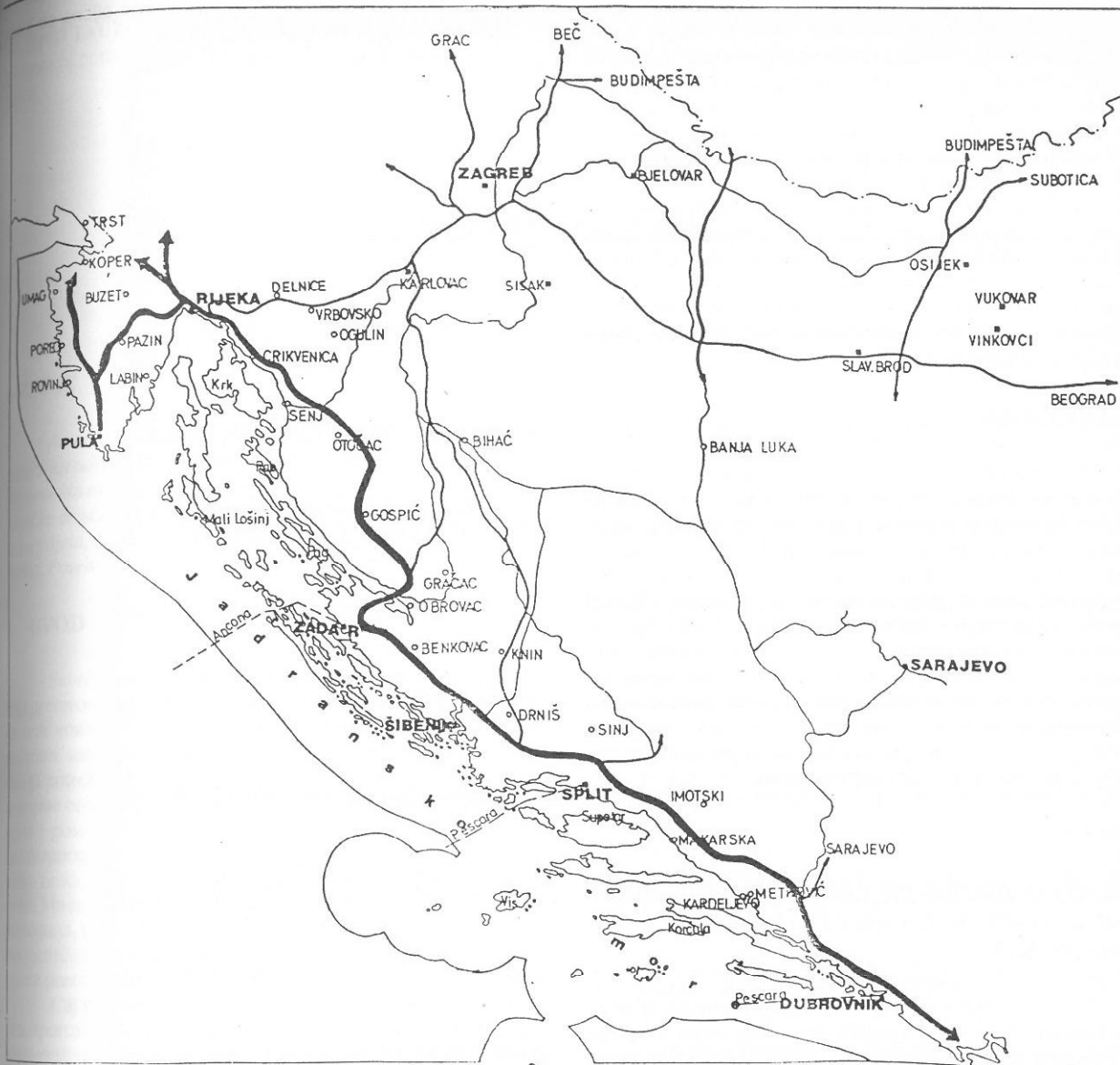
U strukturi transportnih modaliteta koje koriste turistički interesenti pri dolasku (odlasku) na jadranski obalni pojas, značajni prometi bilježi izrazito uzlazne trendove. Masovna orijentacija na ovaj vid prijevoza posljedica je gravitacijskog snaženja turističkog Primorja, te sve veći senzibilitet stranih gostiju u kombinaciji sa adekvatnom platežnom sposobnošću. Broj i distribucija aerodroma na jadranskoj obali zadovoljava, a neke analize ukazuju na predimenzioniranost istih. Sve veća orijentiranost međunarodnog zračnog prijevoza na upotrebu širokotrupnih aviona imat će posebno obilježje u sferi turizma. Smanjivanjem jediničnih troškova direktno se vrši utjecaj na omasovljenje prijevoza turista u zračnom prijevozu, ali opet (kao i kod željeznice) ostaje otvoreno pitanje kvalitete dostupnosti.⁶ Od klasičnih oblika prijevoza, brodski promet u trenutnoj konstelaciji ima najslabije perspektive. Protutežu supstituciji nerentabilnih brodskih linija, redukciji nekih lokalnih te brzih, odnosno longitudinalnih pruga, treba tražiti u afirmaciji kružnih turističkih putovanja te u kombinaciji trajektnog i cestovnog prijevoza (npr. "Plava magistrala").

Na selektivni pristup u analizi dolazaka stranih gostiju na Jadran, osim kvalitativnih parametara svakog transportnog modusa ponaosob, utjecat će i neke slučajne veličine. Programske koncepcije razvoja turizma na jadranskoj obali ostvarivat će se i u funkciji raznih komplementarnih činioca kao što su stupanj razvoja turističke zabavne navigacije, ujednačavanje klasifikacije objekata turističke ponude, i drugi.

3.2. Turistička valorizacija jadranskog cestovnog pravca

Jadranska magistralna cesta, glavni je nosilac turističko-rekreativnog prometa na cjelovitom jadranskom prostoru. Povijesno gledajući, ova prometna arterija je iznad svih očekivanja opravdala svoje postojanje. Promet, koji se njome ostvaruje (posebno u ljetnoj sezoni), ima apsolutno međunarodno obilježje.

Uz objektivno sagledavanje svih relevantnih karakteristika pojedinih transportnih grana (točka 3.1.), cestovni promet a time i Jadranska magistrala, igra dominantnu ulogu u realizaciji turističkog prometa. Tu se radi o litoralnoj, kontinuiranoj sponi turističkih mikroregija, o visokom udjelu individualnog prometa, o izrazitoj disperziji turista (što inicira prijevozne potrebe na različite udaljenosti i pravce), o egzistiranju velikog broja mediteranskih gradića i sličnih lokalnih središta turističkog života što stvara



Slika 3. Planirana Jadranska auto-cesta

...rišta lokalnog prometa s okolicom i intenzivnog prometa između tih središta. Međutim, Jadranska magistrala je postala usko grlo na današnjoj razini prometnog opterećenja. Osim toga, jedina je uzdužna, obalna prometnica, koja prihvaća glavninu turističkog prometa od sjeverne i zapadne Evrope prema srednjem i južnom dijelu jadranske obale. Uočavajući, osim toga i pretežnost korištenja cestovnih prijevoznih sredstava (čak do 70% u strukturi svih vrsta prijevoza) pri prelasku granica naše zemlje, imperativno se nameće nužnost proširivanja i modernizacije cestovne mreže. Prijedlog gradnje nove autoceste na obali Jadrana opravdava se time, što je sadašnja postala limitirajući faktor općeg razvika primorja.⁷ Osim na povećanje obujma turističkog prometa u predsezonskom, sezonskom i posezonskom razdoblju, buduća jadranska auto-cesta intenzivirat će i izletničke turističke tokove, što se naročito odnosi na relaciju između talijanskog i jugoslavenskog dijela gornjeg Jadrana. Funkcionalni priključak ovakve prometnice visoke razine uslužnosti, na pravac E-13 u nomenklaturi evropskih cesta, bit će logičan izlaz zapadne Evrope na atraktivno jadransko turističko tržište (slika 3).

Ocjena rentabilne podobnosti takvog grandioznog projekta prelazi okvire ovog rada, međutim, potrebno je ipak skrenuti

pažnju na neke činjenice koje (ne) idu u prilog gradnje nove jadranske autoceste:

- izrazite sezonske oscilacije u turističkom prometu na jadranskom prostoru nedvojbeno ukazuju na vrlo nizak stupanj eksploatacije u zimskim mjesecima, iz čega proizlazi nužnost produžetka sezone na što veći dio godine. Ovo pitanje za sobom lančano povlači mnoge dileme kao što su: obogaćivanje vanpansionske ponude, kombinirani planinsko-primorski turizam, itd.
- Reperkusije trenutnih političko-ekonomskih previranja psihološki negativno djeluju na vrlo osjetljivu turističku populaciju, iako sa sigurnosnog aspekta naša zemlja kotira vrlo visoko u evropskom, pa i svjetskom turističkom okruženju.
- Investicije su ključni problem i zasigurno će u ovom slučaju imati revolucionarni predznak obzirom na nužnost osnivanja mješovitih, dioničkih poduzeća za gradnju pojedinih dionica. U našem zakonodavstvu na snazi je Zakon o stranim ulaganjima, međutim, nedostaju još popratni propisi, tj., još je prerano govoriti o konačnom modelu spomenutih poduzeća.

- d) Postojeća jadranska cesta (izgrađena isključivo društvenim sredstvima), do neslučenih visina je podigla cijene zemljišta na jadranskom obalnom pojasu i tako privatnom vlasništvu donijela ogromne privilegije pa čak pospješila i stanovito socijalno raslojavanje. Povijesnu grešku ne bi trebalo ponoviti, već bi sadašnjim i budućim vlasnicima nekretnina i turističkih kapaciteta trebalo nametnuti rizik, odnosno učešće u novoj investiciji.

Navedene kriterije za ocjenu adekvatnosti kompletne autoceste, odnosno njenih poddionica, trebalo bi precizno ugraditi u cost benefit analizu ovog projekta od prvorazredne važnosti za cijelu Jugoslaviju. Političko-ideološki, izvanekonomske, socijalni i još neki faktori utječu na ocjenjivanje tako složene investicije sa ograničenom egzaktnošću, tj. rezultate je teško izraziti ekonomskim jezikom numeričke kvantifikacije.

8. Prema različitim izvorima prognozirana cijena se kreće između 3 i 3,5 mlrd USD.

4. ZAKLJUČAK

Trend porasta broja stranih gostiju (iskazan brojem prelazaka državne granice, brojem noćenja i sl.), u turističkom okruženju jadranskog prostora i neadekvatna cestovna infrastruktura sa svojom okosnicom zastarjelih standarda, konstante su koje upućuju na što bržu realizaciju jadranske autoceste. To je, naime, jedan od puteva približavanja budućoj ujedinjenoj Evropi s tržištem od 320 mln potrošača. Ogromne su dimenzije i potencijali emitivnog turizma članica EZ, pa će uvjeti tog tržišta izravno utjecati i na našu zemlju. Prostorna distribucija turizma u funkciji je prometne infrastrukture tako da nije moguće očekivati transformaciju Jugoslavije u turističku velesilu, ukoliko njena vitalna razvojna osovina – jadranska obala sa svojim arhipelagom, ne dobije prometnicu visoke razine uslužnosti.

SUMMARY

EVALUATION OF TRAFFIC LINKS IN COSTAL AREA IN THE SERVICE OF TOURIST TRADE DEVELOPMENT

The author draws the attention to huge potentials of originating tourism of the EEC member states with more than 320 million custom that still may to a considerable extent be more channeled to our coast. This sets an indispensable requirement of near-future construction and modernization of traffic routes along the coast and leading to the coast, in particular the Adriatic highway and roads listed in the Osim Agreement in conjunction with corresponding access roads.

POZIVNE BILJEŠKE

1. SGJ-88. p. 345.
2. Ibidem, p.346.
3. Iznimke čine "intermodalni" prijevozi turista koji su u novije doba postali conditio sine qua non, tj. nezamjenjive kombinacije više transportsnih medija. Npr. za dolazak turista iz dalekih zemalja koristi se željeznica, koja ujedno transportira i osobni automobil istih turističkih interesenata, za lokalne prijevoze.
4. Cf. A. Kobašić: Jugoslavenske perspektive u turizmu i značenje prometnog povezivanja jadranske obale – Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb, 1971, pp. 338-340.
5. Ibidem, p.338.
6. "Feeder service"
7. O tome pobježi vidi: A. Rubeša, M. Blažević: Jadranska autocesta – neophodna potreba turizma, Pomorski zbornik – knjiga 21, Rijeka, 1983, p. 358.