

Dr. NEBOJŠA KOLARIĆ
Viša turistička škola
Beograd

Promet i čovjekova okolina
Prethodno priopćenje
UDK: 656 + 574.338.44
Primljeno: 20.06.1989
Prihvaćeno: 12.12.1989

STRUKTURA SAOBRAĆAJNOG SISTEMA I NJENI EKOLOŠKI ASPEKTI U RAZVOJU TURIZMA

SAŽETAK

U radu se razmatra uticaj strukture saobraćajnog sistema na razvoj turizma s posebnim osvrtom na ekološke faktore te strukture kao uslova razvoja turizma. Autor identifikira negativna dejstva pomenute strukture u gradskim područjima i turističkim centrima i predlaže ubrzano investiranje u elektrifikaciju željeznica i proširenje šinskog saobraćaja u gradskim i turističkim područjima.

1. UVOD – OSNOVNI PREDUSLOVI RAZVOJA TURIZMA

Turizam u savremenom svetu predstavlja posebnu delatnost u strukturi privrede. Njegov značaj kao delatnosti je utoliko veći ukoliko su prirodni uslovi za razvoj turizma povoljniji i raznovrsniji. Turizam pruža retku mogućnost, pored međunarodnog saobraćaja, da radna snaga zaposlena u zemlji te isto tako i roba ostvaruje devizni priliv odnosno dohodak. Zemlje sa razvijenim turizmom danas ostvaruju veliki devizni priliv upravo od međunarodnog turizma koristeći postojeće prirodno-geografske uslove za njegov razvoj kao i stvarajući takođe ostale uslove društveno-ekonomskog i kulturnog karaktera, a koji su neophodni da bi zadovoljili dugoročnu perspektivu razvoja kako turizma tako i ostalih pratećih delatnosti.

Savremeni privredni kao i demografski razvoj, visoki stepen industrijske koncentracije u industrijskim zemljama i velikim gradovima, zatim razvoj drumskog saobraćaja i njegova gustina u urbaniziranim rejonima predstavljaju dvojaki izvor povećanja turističkog prometa. S jedne strane privredni rast nosi sa sobom rast zaposlenosti i životnog standarda, a time i mogućnosti za putovanjima, rekreacijom i odmorom.

S druge strane, industrijska koncentracija i razvoj saobraćaja su do te mere ugrozili kvalitet života stanovništva posebno kroz zagadivanje životnog prostora, da je problem zaštite čovekove životne sredine postao primarni problem savremenog društva. Takvi nepovoljni uslovi životne sredine iniciraju nužnost "bežanja" u prirodu, traženja mogućnosti korišćenja odmora u prirodi – u planinama, na morski plažama itd.

Tražnju za takvim oblikom turističkog prometa društvo mora da zadovolji obezbeđenjem osnovnih uslova za razvoj ponude odgovarajućih turističkih usluga. To daje osnovu da se turistička delatnost u zemljama bogatim prirodnim uslovima za razvoj turizma, turizam razvije kao jedan od osnovnih izvora deviznog priliva.

Jugoslavija spada u red zemalja sa izvanredno velikim bogatstvom u prirodnim uslovima za razvoj turizma. Van svake sumnje je da jadranska obala i ostrvlje, ne ulazeći momentalno u dublju analizu, pružaju izuzetne mogućnosti razvoja letnjeg rekreativnog turizma sa takođe izraženom mogućnošću korišćenja istih kapaciteta u zimskom periodu u svrhe ostalih oblika vansezonskog turizma. U kontinentalnom delu zemlje zastupljeni su povoljni uslovi za razvoj planinskog letnjeg, a naročito zimskog

turizma kojima obiluju planine sa rekreativnim centrima u Sloveniji, Bosni, Srbiji i Crnoj Gori. Takođe ne treba zaboraviti na uslove za razvoj seoskog turizma kao i turizma u cilju upoznavanja kulturno-istorijske baštine naše zemlje.

Međutim, dosadašnji razvoj turizma u Jugoslaviji pokazuje da su potencijalne mogućnosti za njegov razvoj mnogo veće nego što to pokazuje ostvaren turistički promet.

Dok zemlje kao što su Italija, Španija i Austrija (koja inače nema izlaz ni na jedno more) ostvaruju danas samo od turizma 10–15 mlrd USD priliva, Jugoslavija šta više, ne dostiže ni 2 mlrd USD.

Tablica 1.

	1987. g. – u 000		
	Domaći	Strani	UKUPNO
Broj turista	13.343	8.096	22.249
Broj noćenja	57.672	52.298	109.970

Tablica 2.

	1987. g. – u 000			
	UKUPNO	Putnički automobili	Autobusi	Motocikli
Granični promet motornih vozila	10.690	10.455	152	83
Granični promet putnika	40.649	–	–	–

Ovi podaci navode na zaključak da potencijalne mogućnosti nisu ni izdaleka ostvarene u odnosu na ostale vodeće turističke zemlje.

Uzroci za ovo svakako leže u neadekvatnoj politici razvoja turizma i osnovnih preduslova za njegov razvoj, a to su:

1. Razvoj saobraćajne infrastrukture i odgovarajuće strukture transportnih kapaciteta;
2. Izgradnja hotelsko-ugostiteljske infrastrukture u turističkim rejonima gde postoje potencijalne mogućnosti za razvoj turizma;
3. Izgradnja i razvoj ostalih komunalnih, zanatskih, trgovinskih i uslužnih kapaciteta i organizacija ovih delatnosti.

Među ovim osnovnim preduslovima za razvoj turizma, po našem mišljenju, primarno mesto zauzima saobraćajna infrastruktura i organizacija saobraćaja. Jer, u odsustvu odgovarajuće saobraćajne infrastrukture i kapaciteta, ostali preduslovi ne mogu da zadovolje svoju osnovnu funkciju. Naime, osnovni uslov da ostali kapaciteti namenjeni turističkoj tražnji budu u funkciji jeste obezbeđenje njihove pristupačnosti subjektima koji tražnju formiraju. A to znači da turisti do njih mogu doći sami ili da uz odgovarajući kvalitet transportnih usluga mogu, koristeći vid organizovanog prevoza, na vreme biti prevezeni do svoje destinacije bez obzira na udaljenost koju treba da prevale.

UTICAJ STRUKTURE SAOBRAĆAJNOG SISTEMA NA RAZVOJ TURIZMA

Razvoj saobraćaja kao osnovni preduslov razvoja turizma podrazumeva odgovarajuću strukturu saobraćajnog sistema odnosno pojedinih saobraćajnih grana. Efikasnost saobraćajnog sistema predstavlja osnovu normalnog strujanja tokova turističkog prometa. Ta efikasnost se obezbeđuje adekvatnom ponudom putničkih kapaciteta pojedinih saobraćajnih grana prema zahtevima putnika-turista.

Svaki motiv putovanja ima svoje karakteristike tražnje za saobraćajnim uslugama. Putovanja radnika na posao, službena putovanja, putovanja u posete, na gradske priredbe itd., imaju svoje posebne zahteve u pogledu relacija, komfora, brzine i cene usluga. Putovanja u turističke svrhe se ispoljavaju u posebnim zahtevima putovanja. Osnovni zahtevi odnosno kvalitete usluga između kojih se formira redosled prioriteta su:

- brzina putovanja,
- komfor i paket ostalih usluga,
- elastičnost prilagođavanja zahtevima putovanja i
- cena usluge.

Na ovim elementima zahteva putnika-turista formira se konkurentna sposobnost pojedinih saobraćajnih grana. Svaka saobraćajna grana ima svoje komparativne prednosti, a time i mogućnosti zadovoljenja potreba i tražnje koju formiraju putnici-turisti prema njihovoj strukturi. U zavisnosti od kategorije prema njihovom životnom standardu, "dubini džepa", ili u zavisnosti od toga da li se radi o pojedinačnim, porodičnim ili organizovanim grupnim putovanjima putnih agencija itd., formira se i odgovarajuća tražnja za saobraćajnim uslugama. U pojedinim slučajevima presudni uticaj na izbor prevoznog sredstva ima brzina prevoza i komfor, a u drugim, opet, cena usluge.

Sama struktura tražnje i dužina relacije javljaju se kao element koji utiče na stimulaciju razvoja pojedinih saobraćajnih grana, s jedne strane, dok će njihov razvoj, s druge strane, određivati njihova konkurentna sposobnost da zadovolje strukturu tražnje.

Međutim, u našem saobraćajnom sistemu nisu obezbeđeni jednaki uslovi konkurencije između saobraćajnih grana, pa se struktura saobraćajnog sistema i ne razvija prema njihovim komparativnim prednostima.

Brzina putovanja je u turističkom prometu najbitniji element konkurentne sposobnosti prevoznika – saobraćajnog poduzeća u zadovoljavanju potreba savremenih turista-putnika. Cena koriguje te zahteve prema kategoriji putnika.

Avionski saobraćaj ima tu komparativnu prednost ispred željeznice i drumskog saobraćaja u pogledu brzine putovanja. Međutim, visoke cene prevoza omogućuju korišćenje te prednosti samo određenoj strukturi turista. Ta se struktura proširuje sa daljinom relacije i kroz organizovanje turističkog prometa preko putničkih i turističkih agencija – grupnim putovanjima na čarter letovima sa nižim cenama.

Drugi konkurent po brzini putovanja je savremena modernizovana željeznica sa velikim brzinama i sa nižim cenama od cene vazdušnog saobraćaja. Time se željeznica interpolira između avionskog i drumskog saobraćaja kao najmasovnijeg oblika turističkog prometa.

Drumski je saobraćaj dugo nosio dominantnu ulogu u strukturi izbora vrste prevoza od strane turista-korisnika saobraćajnih usluga. Korišćenje putničkog automobila sa kojim se turizam najmasovnije razvijao u poslednje dve decenije ima više prednosti u pogledu cena posebno za familijarni turizam – brzinu i elastičnost kretanja. Međutim, ekspanzija drumskog saobraćaja je dovela do zagušenja prometa na glavnim magistralnim i međunarodnim pravcima. To usporava brzinu putovanja, umanjuje bezbednost saobraćaja i pojačava zagađivanje površina, vaz-

duha itd. Sve to umanjuje njegove prednosti i pretvara ih u probleme.

Nasuprot tome, i zbog toga dolazi u Zapadnoj Evropi do reafirmacije željeznice. Formira se nova infrastruktura za velike brzine do 160 km/h na postojećim i 220–270 km/h na novim prugama; formiraju se novi komforni međunarodni noćni brzi vozovi "EURO-NACHT" i dnevni brzi INTER-CITY vozovi. Željeznica stiče nove komparativne prednosti čime takođe postaje sve atraktivnija i u razvoju turističkog prometa a samim tim i konkurentnija.

Svakako da se u okviru kontinentalnog saobraćaja u odnosu na ostale grane saobraćaja njena atraktivnost povećava naročito kada je posmatramo sa ekološkog stanovišta.

3. EKOLOŠKI FAKTORI STRUKTURE SAOBRAĆAJNOG SISTEMA KAO USLOVA RAZVOJA TURIZMA

Razvoj strukture saobraćajnog sistema kao uslova zadovoljenja tražnje savremenog turističkog prometa u poslednje dve decenije znatno su određivala dva bitna faktora: energetska kriza i negativno ekološko dejstvo strukture saobraćajnog sistema koja je formirana stihijskim razvojem drumskog i vazdušnog saobraćaja. U borbi za zaštitu životne okoline saobraćaj je proglašen za njenog najvećeg zagađivača. Iz tog razloga je delovanje pojedinih saobraćajnih grana na životnu okolinu postalo glavni činilac preorijentacije saobraćajne politike društva na bržu elektrifikaciju i modernizaciju željeznice i omogućavanje korišćenja njenih komparativnih prednosti.

Korisnici usluga – putnici biraju prevoznika samostalno, slobodno prema svojim sopstvenim interesima i zahtevima. Društvo je obavezno da svojom razvojnom i saobraćajnom politikom obezbedi takav razvoj strukture saobraćajnog sistema da se svaka saobraćajna grana razvija prema svojim komparativnim prednostima, a u tome posebno prema svom delovanju na životnu okolinu. Saobraćaj na životnu okolinu deluje na više načina, a to se može ilustrovati i komentarisati sledećim odnosima:

1. Odnosi u zagađivanju okoline – Kada bismo se upustili u dublju analizu strukture potrošnje energije u pojedinim saobraćajnim granama pokazalo bi se da elektrificirana željeznica ne zagađuje vazduh i prostor. U zapadno-evropskim zemljama na 75% pruga (praktično na svim glavnim prugama) prevoz se vrši elektrovoćom tj. bez oslobađanja štetnih izduvnih gasova i ostalih sastojaka. Nasuprot tome, izduvni gasovi benzinskih i dizel motora sadrže pet štetnih elemenata čije se količine, pored autoputeva i u gusto naseljenim i saobraćajem intenzivnim područjima, mere na tone, a oni su sledeći: olovni prah, ugljenmonoksid, sumporni dioksidi, ugljikovodoni i azotni oksidi.[1] Ti gasovi, prah i olovo uzrokuju veliki broj oboljenja disajnih organa. U zemljama EZ-a više od 2 mln stanovnika obolelo je od trovanja olovnom prahom iz ispušnih cevi automobila; u SAD ima 12% više obolelih od raka u gradovima usled koncentracije motorizacije; u SR Nemačkoj ukupni troškovi bolesti uzrokovanih isključivo izduvnim gasovima iz motora prelaze iznos od 1,15 mlrd ECU.[2] Troškovi zagađivanja prostora izduvnim gasovima iznose 0,7–1,5% bruto-nacionalnog dohotka.[2]
2. Odnosi o štetnom dejstvu buke – Osim toga što zagađuju vazduh i teren, drumski i vazdušni saobraćaj deluju, više nego to čini elektrificirana željeznica, i u proizvodnji buke. Putnički automobili proizvode buku od 82–85 dB, teški teretni kamioni 103 dB, avioni pri uzletanju i sletanju 106 dB, a šinska vozila proizvode buku od 60–75 dB.[3]
3. Odnosi u zauzimanju prostora – Nova brza pruga TGV Paris–Lyon kojom se godišnje preveze 15 mln putnika, zauzima prostor od 2.400 ha, dok novi savremeni aéro-

drom kapaciteta 12,5 mln putnika zaprema 3.100 ha, odnosno, jednu trećinu površine Pariza. Izgradnja dvokolosečne pruge zahteva prostor od 13,7 m širine, a autoput sa 2x3 kolovozne trake 37,5 m. Ako bi trebalo graditi autoput za isti obim saobraćaja kao što ga ima dvokolosečna pruga, onda bi njegova širina morla iznositi 137 m. U gradskom saobraćaju mreža ulica zauzima 19% površine velikih gradova, a železnica 4%. [4]

4. Odnosi u bezbednosti saobraćaja – Pored zagađivanja bezbednost predstavlja drugi svetski problem izazvan ekspanzijom motornog saobraćaja. Svakako da ni jedno transportno sredstvo nije 100% sigurno, ali relativni odnosi pokazuju da je bezbednost železnice 125 puta veća nego u drumskom saobraćaju; da na drumovima gine dnevno 4 puta više ljudi nego na železnici za godinu dana. [5] U zemljama EZ-a gine godišnje na putevima oko 44.000 lica, a broj povređenih skoro dostiže 2 miliona. Troškovi poginulih i povređenih iznose 2,5% bruto-nacionalnog dohotka.

4. ZAKLJUČAK

Navedeni odnosi u referatu nedvosmisleno ukazuju da se dalji razvoj strukture saobraćajnog sistema ne može prepuštati stihiji konkurencije pod nejednakim uslovima privređivanja različitih saobraćajnih grana.

Negativno dejstvo strukture saobraćajnog sistema na okolinu najviše se ispoljava u domenu gradskih područja i u turističkim centrima. To se posebno ispoljava u zauzimanju prostora, za parkiranje i samo odvijanje saobraćaja i smanjenju zelenih površina, uništavanjem bilja, povrća, šuma; zagađenjem vazduha i prostora.

Zbog toga, zemlje članice UIC-a u svom Memorandumu CEMT-u upozoravaju da "u Evropi raste svest da štete na okolinu mogu uništiti ekonomski napredak, ukoliko se zagađivanje prostora nastavi istim ritmom i dalje. Štete na okolinu ispoljavaju se u brojnim područjima: ljudsko zdravlje, šume, poljoprivreda, zgrade, gradovi, turizam. [6]

Stoga se preduzimaju i druge mere pored ubrzanog investiranja države u elektrifikaciju železnice i proširenje šinskog saobraćaja posebno u gradskim i turističkim područjima. S jedne strane preduzimaju se zakonske mere: o upotrebi bezolovnog benzina, o ograničenju dužine auto-voza i težine kamiona i prikolice. S druge strane, ekonomske mere: utvrđivanje eksternih graničnih društvenih troškova svake grane saobraćaja kroz utvrđivanje štete koju nanose zagađivanjem, bukom i u domenu bezbednosti saobraćaja (a prema principu uzročnosti "Verursacher-Prinzip"). Tim troškovima se korisnici usluge opterećuju taksama za korišćenje infrastrukture. Na taj način povećavaju se cene prevoza drumskog saobraćaja. Druga mera je preuzimanje finansiranja troškova infrastrukture železnice od strane države na istoj osnovi kao i za ostale grane saobraćaja. [7]

Time se teži da se obezbede ekonomski uslovi konkurencije da bi železnica mogla da koristi svoje komparativne prednosti. Jer, železnica u svim oblicima uticaja na okolinu ima najpozitivnije dejstvo. Zbog toga, u budućem razvoju treba da ima prednost i u strategiji razvoja strukture saobraćajnog sistema.

Jugoslavija je zemlja sa izvanrednim potencijalnim uslovima za razvoj turizma ali sa neadekvatno razvijenim saobraćajem. Iz tog razloga valja obratiti veću pažnju na razvoj saobraćajnih kapaciteta ako se želi povećati turistički promet, tj. ako se turizam želi razvijati adekvatno uslovima koji za njegovu ekspanziju već postoje.

U toj strategiji razvoja svaka grana saobraćaja mora naći svoje mesto – ali ono koje joj pripada prema njenim komparativnim prednostima prvenstveno sa ekološkog aspekta.

Železnica u tom domenu ima najizraženije prednosti. Iako je zatečeno stanje u železničkom saobraćaju u nas na relativno niskom nivou, sa povećanjem brzina i kvaliteta usluga te uz jednake uslove konkurencije, železnica bi se mogla javiti kao ravnomerni partner vazdušnom saobraćaju pogotovu iz ugla gledanja tražnje za uslugama prevoza na dugim relacijama, a posebno na vrškovima turističke sezone.

Svakako da drumski saobraćaj mora imati svoju ulogu koja mu se ne može osporiti ali samo tamo gde se iskazuju njegove izuzetne povoljnosti.

Razvoj svih ovih grana saobraćaja mora se svesno usmeravati tako da se ima u vidu strategija razvoja koja će se bazirati na sledećim osnovnim postavkama:

- prvo, obezbeđenju onih kapaciteta transporta koji najviše odgovaraju turističkoj tražnji za saobraćajnim uslugama;
- drugo, obezbeđenju višeg kvaliteta životne sredine u turističkim rejonima kroz smanjenje zagađenosti vazduha, buke i zaštite prostora, odnosno zelenih površina itd.

SUMMARY

TRAFFIC SYSTEM STRUCTURE AND ITS ENVIRONMENTAL ASPECTS IN DEVELOPMENT OF TOURIST INDUSTRY

This paper deals with the influence of the traffic system structure on the development of tourist industry with particular reference to environmental aspects of this structure as the prerequisites of tourist industry development. The author identifies negative impacts of the subject structure in urban areas and tourist destinations and recommends successive investments in electrification of railways and extension of rail transport in urban areas and tourist destination areas.

LITERATURA

- [1] N. KOLARIĆ: Savremene koncepcije u saobraćajnoj politici i upravljanju saobraćajnim sistemom, Beograd, 1987., str. 67–70.
- [2] H. GRUPP: Der soziale Kosten des Verkehrs, Verkehr und Technik 1986.
- [3] Studies für Wirtschaftsfagen, Die volkswirtschaftliche Vorteile der Eisenbahn, Paris 1974.
- [4] Isto.
- [5] UIC – Jahresstatistik, is Europäische Wirtschaftsfragegemeinschaft KOM (72) 862.
- [6] Anhörung CEMT 26.05.1988.–Memorandum der Bahnen–str. 20 (UIC–Paris–1988).
- [7] UIC Studie–Infrastrukturkosten, Paris 1987.