

MEĐUSOBNA ZAVISNOST TURISTIČKOG PROMETA I POJEDINIH PROMETNIH GRANA U ISTRI

SAŽETAK

Dinamičan razvoj turističkog prometa u Istri nije dovoljno pratila izgradnja odgovarajuće prometne infrastrukture. Najveći problem u dosadašnjem, a posebno u budućem razvoju turizma predstavlja stanje magistralnih cestovnih pravaca, aerodromska infrastruktura i nedovoljni TT-kapaciteti. Važno je što je došlo do sagledavanja ovih problema na pravi način, a zatim i do početka rješavanja. Dovršava se aerodromska zgrada s potrebnom opremom, u toku je gradnja prelaza preko Lima, što je prva dionica poluautoputa Koper-Pula.

1. UVOD

Između razvoja turizma i prometa špostoji značajna međusobna zavisnost. To je uočljivo i između samih pojmova kojim se definiraju promet i turizam. Tako se prema prof. dr. Jelinoviću¹ pod prometom podrazumijeva: "Prijenos ljudi, dobara, vijesti i energije s mjesta na mjesto", a prema definiciji koju su dali Švicarci W. Hunziker i K. Kraft² još 1942. godine: "Turizam je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravka posjetilaca nekog mjesta, ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako takvim boravkom nije povezana nikakva njihova privredna djelatnost." U prvoj definiciji prijenos ljudi jest osnova, a u drugoj uvjet.

Pronalaskom lokomotive, automobila, a kasnije i aviona, omogućeno je masovno kretanje stanovništva, a time i pojava masovnog turizma, koji je stvarao sve veće i kvalitetnije potrebe za prometom.

2. GEOPROMETNI POLOŽAJ ISTRE I PROMETNA INFRASTRUKTURA

Istarski se poluotok nalazi na sjeverozapadnom dijelu zemlje, gdje se more najviše približilo srednjoj i jugozapadnoj Evropi. Poluotok je smješten između Tršćanskog zaljeva na sjeverozapadu i Kvarnerskog zaljeva na jugoistoku. Istra je u odnosu na veći dio ostalog dijela Jugoslavije malo periferno položena, dok se u odnosu na zapadnu Evropu nalazi na domak velikih gradskih i industrijskih aglomeracija koje čine veliku bazu emisivnog turizma.

Za iskorištenje ovako povoljnog geoprometnog položaja Istre u svrhu turističkog, a i ukupnog razvoja, prometna infrastruktura ima izuzetno značenje. No, i pored toga na izgradnji i održavanju prometne infrastrukture nije učinjeno ni ono što je bilo nužno i moguće u dosadašnjem razvoju.

2.1. Cestovna infrastruktura

U razvoju turističkog prometa cestovna infrastruktura ima dominantno mjesto u odnosu na infrastrukturu ostalih prometnih grana. Ovo proizlazi iz činjenice što se prema raznim

procjenama za odlazak na odmor 80-95% turista koristi osobnim automobilom ili autobusom.³ Pored toga, turisti se koriste avionom, vlakom ili brodom, najčešće se od aerodroma, željezničke stanice ili luke do odredišta i obratno koriste nekim od cestovnih prijevoznih sredstava.

Od cestovne infrastrukture magistralne ceste čine okosnicu za unutarnju povezanost, a posebno za povezanost Istre s okruženjem. Magistralne ceste u Istri jesu:

- Pula–Koper,
- Pula–Rijeka i
- Poreč–Rijeka.

Od najvećeg značenja za razvoj turizma u Istri jest cestovni pravac Pula–Koper. Ovim pravcem Istra je preko Trsta povezana s mrežom cesta Italije, Švicarske, Francuske i Španije, a nedavnim dovršenjem dionice autoceste između Udina i Villacha stvorena je dobra veza s Tauernskom autocestom, koja ide preko Salzburga u pravcu Münchena. Veza na Tauernski pravac može se ostvariti i preko Ljubljane, a probijanjem tunela kroz Karavanke ovaj pravac će znatno dobiti na važnosti i za Istru. Pravcem Pula–Koper jest najpovoljnija veza preko Ljubljane i Maribora na evropski Pyhrnski pravac, koji od Graza ide preko Nürnberga za Amsterdam.

Druga dva magistralna pravca u Istri koji idu od Pule do Rijeke i od Poreča preko tunela "Učka" također do Rijeke, vezuju se na pravce prema Dalmaciji i Zagrebu, a preko Zagreba na autoput "Bratstvo i jedinstvo" i na evropski pravac "Sjever–jug" koji preko Varaždina i Budimpešte ide do Gdanska i spaja Baltičko more s Jadranskim. Pored navedenih pravaca, za razvoj turizma u Istri važni su i pravci: Šentilj–Maribor–Zagreb–Rijeka i Jesenice–Ljubljana–Rijeka.

I pored već istaknute važnosti magistralnih cesta za razvoj turizma, pa i ukupne privrede Istre, stanje ovih cesta više je nego kritično. Cesta Pula–Koper dovršena je 1936.g., a građena je za potrebe prometa toga vremena. Iako je u međuvremenu zabilježen eksplozivni razvoj cestovnog prometa, na ovoj cesti nije ništa učinjeno radi poboljšanja trase, a kvaliteta kolnika sigurno je lošija nego u vrijeme dovršenja izgradnje. Slična situacija je i s magistralnom cestom Pula–Rijeka, dio koje je u dužini 71 km izgrađen prije rata, a razlika od 31 km pedesetih godina.⁴

Izgradnjom tunela "Učka" i njegovim puštanjem u promet 1981.g. nisu još za sada postignuti očekivani rezultati, jer ni danas nisu sagrađene prilazne ceste s istarske strane. Na trasi ceste tunel "Učka"–Pazin krajem 1988.g. puštena je u promet jedna dionica dužine 12 km između Boruta i Cerovlja, koja neće imati znatnijeg utjecaja na razvoj turizma dok se ne sagrađe i preostali dijelovi toga pravca u pravcu Pule i Rovinja i u pravcu Poreča.

Iako s velikim zakašnjenjem, u Srednjoročnom planu Republike interesne zajednice za ceste Zagreb predviđeno je da se sagrađe dvije dionice ceste Pula–Koper, i to prijelaz preko Limske drage i dionica Buje–Višnjan. U oktobru 1988.g. počeli su radovi na dionici "Prijelaz preko Lima", i to sa zakašnjenjem u odnosu na plan, najmanje dvije godine.

2.2. Aerodromska infrastruktura

Geoprometni položaj "Istarskog aerodroma" Pula u odnosu na turističke centre Istre, s jedne strane, i na aerodrome zapadnoevropskih zemalja kao glavnih emitivnih turističkih područja, s druge strane, vrlo je povoljan. Od najudaljenijih aerodroma u zapadnoevropskim zemljama do ovog aerodroma potrebno je izmeću dva i tri sata leta, dok je na primjer, autobusom od Aerodroma do Umaga potrebno oko jedan i pol sat, što znači da je uz ažurne aerodromske usluge potrebno na putu provesti pet do šest sati od najudaljenijeg ishodišta u Zapadnoj Evropi do najudaljenijeg odredišta u Istri.

Izgradnja potrebne aerodromske infrastrukture nije nažalost pratila potrebe prometa putnika na ovom aerodromu. Za ilustraciju stanja 1979.g. mogu nam poslužiti konstatacije Ž. Radačića⁵, autora rada "Sustav zračnog prometa Istre i prometna politika", koji između ostalog navodi: "... postojeći objekti Aerodroma Pula kao što su poletno-sletna staza, stajanka, pristanišna zgrada, infrastruktura Aerodroma u užem smislu (energetski sustav, kanalizacija, vodovod, signalna i svjetlosna signalizacija, te oprema za prihvati i otpremu) potpuno su neadekvatni za promet koji taj Aerodrom već danas obavlja...". Ovome je trebalo još dodati i neadekvatne telefonske veze.

Od otvorenja za civilni promet 1967. do 1980.g. aerodrom Pula poslovao je u sastavu aerodroma "Brnik" Ljubljana, a nakon toga izdvaja se u samostalnu radnu organizaciju. Stanje aerodromske infrastrukture nameće nužnost da se intenzivno radi na iznalaženju odgovarajućih sredstava za izgradnju objekata, koji će omogućiti nesmetano odvijanje prometa. Radna organizacija čini velike napore da vlastitim sredstvima razrješava najkritičnije zahvate na aerodromskoj infrastrukturi, kako bi se stvorili bar minimalni uvjeti za odvijanje prometa. Paralelno s tim radi se na dokazivanju, s jedne strane, važnosti ovog aerodroma za ukupni razvoj, a posebno razvoj turizma u Istri, i s druge strane, na nemogućnosti održavanja aerodroma u funkciji, ako se ne udruže odgovarajuća sredstva za izgradnju potrebne infrastrukture.

S tom namjerom 1982.g. sačinjen je Samoupravni sporazum po kome su privreda i skupštine općina gravitacijskog područja aerodroma bili dužni udruživati određeni iznos sredstava s aerodromom Pula za izgradnju infrastrukture. Izvjestan broj privrednih subjekata i skupština općina prihvatio je SaS, a neki i danas izdvajaju sredstva po osnovi tog SaS-a. Udružena sredstva nisu bila ni približno dovoljna za rješanje problema, jer svi predviđeni subjekti nisu prihvatili obavezu udruživanja, a u međuvremenu je došlo i do vrlo visoke stope inflacije. Da bi se ipak izgradili svi potrebi i planirani objekti, bilo je nužno iznaći nove izvore financiranja. Problem je riješen kada su skupštine općina iz Istre po osnovi Društvenog dogovora i članice SOUR-a "Istra-Jadran" po osnovi samoupravnog sporazuma prihvatile da financiraju izgradnju planiranih, a još neizgrađenih objekata na Aerodromu. Na osnovi tako prikupljenih sredstava, vlastitih sredstava radne organizacije i bankarskih sredstava izgrađena je aerodromska zgrada krajem 1988.g., a unutarne opremanje trebalo bi se dovršiti do početka turističke sezone 1989. godine.

2.3. Željeznička infrastruktura

Prva pruga u Istri na relaciji Divača-Pula puštena je u promet 1876.g., a odvojak Kanfanar-Rovinj 1887.g. Pruga je usmjerena prema Austriji i Italiji, obzirom na to da je građena u vrijeme kada je Istra bila u sastavu Austro-Ugarske monarhije. Odvojak pruge od Lupoglava do Raše sagrađen je poslije rata, a pušten je u promet 1952. godine. Ova pruga nije od interesa za razvoj turizma, jer se na njoj ne obavlja putnički promet, a to nije moguće očekivati ni u budućnosti. Pored ovih pruga 1902.g. bila je sagrađena uskotračna željeznička pruga od Poreča do Trsta, na kojoj je promet obustavljen 1936.g.

Promet se putnika jedino obavlja na pruzi Divača-Pula. Ova je pruga preko Sežane spojena s prometnim čvorom Trst, a preko Postojne s prometnim čvorom Ljubljana. Preko ovih čvorova je uključena u željezničku mrežu Jugoslavije i Evrope.

Što se tiče kvalitete pruge, ona je po svojim osobinama brdsko-planinska pruga, s malim radijusima krivina i velikim usponima, pa zbog toga i niskim najvećim dozvoljenim brzinama. U dva prethodna srednjoročna plana na cijeloj trasi pruge obavljen je generalni remont čime je osovinski pritisak povećan sa 16 na 20 t, a maksimalne brzine povećane sa 60 na 90 km/h.⁶ Ovim remontom istarske su pruge dovedene u red kvalitetnijih pruga te vrste.

Nedostatak istarskih pruga jest nepostojanje direktne pružne veze s riječkim željezničkim čvorom. O ovoj vezi diskutira se preko pola stoljeća, čak su bili započeti i radovi 1952. godine, ali do danas to nije riješeno, niti postoji izvjesnost za bližu budućnost.

2.4. Lučka infrastruktura

Eksplodirao rast cestovnog prometa u poslijeratnom periodu uvjetovao je značajno smanjenje pomorskog putničkog prometa. Zbog toga već izgrađene obale sve su se manje koristile za putnički promet, pa nije postojala ni potreba za gradnjom novih obala za te namjene. Ni razvojem turizma linijski pomorski promet putnika, za sada, nije oživio, dok se izletnički turizam sve više koristi pomorskim prometom.

Geoprometni položaj Istre u odnosu na pomorski promet putnika vrlo je povoljan. Istra se nalazi na pravcu Sjeverna Italija-Dalmacija-Crnogorsko primorje-Albanija-Grčka-Sredozemlje.

Važnost ovog pomorskog pravca od pamtivjeka je bila vrlo velika. Na njegovom se pravcu nalaze kulturno-povijesni spomenici od izuzetne svjetske važnosti, a cijeli se pravac pruža uzduž obale, koja je sa stanovišta turističkog prometa izuzetno atraktivna.

Niti jedna luka u Istri nije opremljena za prihvati putničkih brodova veće tonaže i s većim brojem putnika, iako se njenom zapadnom obalom odvija značajan promet superluksuznih brodova i s bogatom klijentelom između Sredozemlja i Sjeverne Italije (Venecija).

2.5. PTT kapaciteti

U PTT sistemu češće se govori o zajedničkim kapacitetima nego o infrastrukturnim objektima. Iako ova dva izraza nemaju isto značenje, nećemo se upuštati u iznalaženje razlika, nego ćemo pokušati razmotriti one kapacitete koji su od interesa za razvoj turizma.

U poštanskom prometu najinteresantnije su pismoonošne pošiljke u otpremi, pa broj pošta nije od posebnog značenja. No, s razvojem turizma povećava se i broj pošta. Tako su u Istri 1986.g. u sezoni radile 73 pošte ili jedna na 2.660 stanovnika, dok je u ZOR na 2.840 stanovnika radila jedna pošta.⁷

Od telekomunikacija međunarodna telefonija ima najveće značenje za turizam. Iako su u dosadašnjem razvoju značajna sredstva uložena u telefoniju, dostignuti nivo ni približno ne zadovoljava potrebe, posebno u vrškovima turističke sezone, kad nastaju takve zagušenosti da je jedva moguće uspostaviti lokalnu, a kamoli međumjesnu i međunarodnu vezu. Kao argument da su potrebe brže rasle od stvarnih kapaciteta može nam donekle poslužiti i činjenica, što su od 1982. do 1986.g. telefonski impulsi rasli po godišnjoj stopi od preko 22%, a broj telefonskih priključaka po stopi od 13% ili sporije za devet poena.⁸

Za turizam je posebno važan broj javnih telefonskih govornica i njihova lokacija. U uvjetima visoke inflacije poseban je problem postojeći sistem punjenja i vrijeme pražnjenja telefonskih govornica. Mislimo da bi se uvođenjem magnetskih kartica ili

neke druge metode koja izbjegava korištenje metalnim novcem riješio problem.

PROMETNE USLUGE I NJIHOV ZNAČAJ ZA RAZVOJ TURIZMA

U našem radu ograničit ćemo se na dio prometnih usluga, koje su od posebnog značenja za razvoj turizma, odnosno za one usluge za kojim turisti imaju veće potrebe. To su usluge prijevoza putnika i poštanske usluge s posebnim naglaskom na telefoniju.

3.1. Cestovni promet

Potražnja koja se formira od strane turizma za uslugama cestovnog prometa najvećim se dijelom odnosi na usluge prijevoza autobusima, a u manjem dijelu na usluge prijevoza osobnim automobilima, i to putem iznajmljivanja automobila i taksi-usluga.

Prema načinu na koji se pružaju usluge prijevoza putnika cestovni se putnički promet dijeli na linijski prijevoz i slobodne vožnje. Od linijskog prijevoza za naše razmatranje interesantan je gradski s prigradskim prometom i međugradski promet, a od slobodnih vožnji transferi i izletničke vožnje.

Kvaliteta usluge, gledano na temelju kapaciteta, udobnost, sigurnost, točnost i sl. ne udovoljava ni potrebama domaćih putnika, a pogotovo stranih turista koji uglavnom dolaze iz razvijenih zemalja, gdje su te usluge na znatno višem nivou. Razlozi niske kvalitete usluga u gradskom i prigradskom prijevozu putnika višestruki su, a neki su od njih: nedostatak domaćih proizvodnje odgovarajućih autobusa, male mogućnosti uvoza zbog nedostatka finansijskih i deviznih sredstava, nedostatak rezervnih dijelova, loše održavanje i sl.

Međugradskim putničkim prometom vrlo se malo koriste strani turisti, jer iako izvjestan broj na godišnji odmor dolazi autobusima, onda to rade u organizaciji prijevoznika iz vlastitih zemalja.

Na području Istre mrežu međugradskih linija održavaju radne organizacije iz Istre, ostalog dijela Hrvatske i iz Slovenije. Iz Istre međugradski linijski promet obavlja OOUR Putnički promet radne organizacije "Istratrans" Labin i Radna organizacija "Brioni" Pula.

Za ocjenu utjecaja turističkog prometa na broj putnika u međugradskom putničkom prometu poslužili smo se podacima Radne organizacije "Brioni" Pula o broju prevezenih putnika po mjesecima u 1986. i 1987.g. i broju turističkih posjetilaca u Istri. Na osnovu tih podataka došli smo do korelacijskog broja $r = 0,42$, što znači da je korelacijska veza između ove dvije pojave vrlo mala. Razloge da se relativno mali broj turista koristi međugradskim putničkim prometom treba tražiti u vrlo niskoj kvaliteti usluga. Autobusi su najčešće neudobni, bez klimatizacije, koja je vrlo rijetka u ljetnim mjesecima u ovom podneblju. Na najinteresantnijim linijama za turistička putovanja u ljetnim mjesecima autobusi su prenatrpani, općenito nije moguće rezervirati karte i sl.

Slobodne vožnje skoro isključivo nastaju kao posljedica turističke potražnje, a možemo ih podijeliti na izletničke vožnje i transfere. Izlete organiziraju uglavnom turističke agencije i to svaka za svoje goste. Praćenje prometnih usluga na izletima otežano je iz više razloga. Prvo, usluge se prijevoza ne iskazuju posebno nego čine sastavni dio ostalih usluga koje se pružaju turistima, tzv. "paket-aranžmani". Drugo, statistika ne prati izletničke, pa tako ni prijevozne usluge i treće, na području Istre djeluje veliki broj turističkih agencija čije sjedište nije u Istri, pa je i time otežano prikupljanje podataka.

Pored izletničkih vožnji i transferi uvjetuju značajnu potražnju usluga autobusnog prijevoza s aerodroma, luka i željezničkih stanica do mjesta odredišta i obratno. Na području Istre najviše su zastupljeni avionski transferi putnika s Istarskog aerodroma u pravcu mjesta odredišta i obratno. Broj i vrijeme puto-

vanja u transferima s Istarskog aerodroma i na njega nije potrebno posebno prikazivati, jer je to identično s brojem i vremenom prispijelih, odnosno otpremljenih putnika s aerodroma. Međutim, od interesa za razvoj turizma jesu avionski putnici koji na aerodrom dolaze čarterskim avionima i koji se direktno transferiraju u turističke objekte na području Istre. Njihov raspored po turističkim mjestima, prema analizi iz 1983.g.⁹ bio je slijedeći:

Mjesto	broj	%
Umag	3.543	2,5
Porč	72.005	52,3
Rovinj	19.910	14,5
Pula	9.398	6,8
Rabac	21.886	15,9
Opatija	5.733	4,2
Portorož	5.249	3,8
Ukupno	137.724	100,0

Prema podacima turističke agencije "Globtour" iz Ljubljane i Radne organizacije "Slavnik" iz Kopra struktura gostiju koje su ove RO transferirale 1987. odnosno 1988.g. vrlo je slična navedenoj. Kao što smo naveli za izlete, tako i transfere organiziraju agencije za svoje goste. Najčešće se isti autobusi koriste za izlete i transfere, a potražnja za tim uslugama povoljno djeluje na podizanje kvalitete usluga prijevoza.

3.2. Zračni promet

Otvaranjem Istarskog aerodroma Pula za civilni promet 1967.g. stvorene su nove mogućnosti razvoja turističkog prometa u Istri i povratno, njegova lokacija nadomak jakih turističkih središta omogućila je brzi razvoj prometa aviona i putnika.

U razdoblju od 1977. do 1987.g. ostvaren je vrlo dinamičan rast prometa aviona i putnika, pri čemu su stope u međunarodnom prometu znatno veće od stopa rasta ukupnog prometa. Pri prometu putnika u svim promatranim godinama bilježi se rast ukupnog broja i broja stranih putnika osim 1981.g., kad je zabilježeno minimalno smanjenje u usporedbi s prethodnom godinom. Ostvarene prosječne godišnje stope rasta prometa putnika u međunarodnom prometu od 13%, uz već opisano stanje aerodromske infrastrukture samo je jedan dokaz veće važnosti zračnog prometa za razvoj turizma u Istri. Ova stopa u istom periodu u SRH također je bila značajna i iznosila je 4,5¹⁰, što je za preko tri i pol puta manje od ostvarene stope na Istarskom aerodromu.

Kao što smo već i ranije konstatali, broj putnika na Istarskom aerodromu u sve tri promatrane godine bilježi porast. Nešto je veći godišnji relativni porast kod domaćih putnika, pa je njihov udio u ukupnom prometu putnika sa 20 u 1985.g. povećan na 24% u 1987. godini. Uvjereni smo da je ovaj rast nastao kao posljedica Sporazuma između Skupštine općine Pula i JAT-a, po kojem je Skupština općine Pula obavezna JAT-u kompenzirati dio nepokrivenih troškova redovnih linija prema Puli, uz istovremeno pravo da nedostajući broj putnika može popuniti po želji. Ovim se pravom Skupština općine Pula koristi i često grupe učenika odlaze na jednodnevni izlet u Zagreb.

Na osnovi podataka po mjesecima u 1986. i 1987.g. korelacijska veza između ukupnog broja posjetilaca u Istri i ukupnog broja putnika na Istarskom aerodromu iznosi $r = 0,89$, dok je istovremeno ta veza između inostranih posjetilaca i međunarodnih putnika manja i iznosi $r = 0,79$. Ovo je na prvi pogled malo čudno, kad se zna da su skoro svi inostrani putnici turisti, dok se to odnosi na manji dio domaćih putnika. Razlozi nešto niže korelacijske veze između inozemnih posjetilaca jesu što broj inostranih putnika nema tako veliku koncentraciju u sedmom i osmom

mjesecu nego je ta koncentracija raspoređena na šest mjeseci i to između petog i desetog mjeseca.

Značaj avioputnika s prometnog stanovišta trebalo bi ocijeniti na osnovi putnih km, a ne prevezenih putnika. Ovome bi trebalo dodati i km po putniku ostvarene na transferima, pa bi time zračni saobraćaj u turističkom prometu dobio svoje pravo mjesto.

3.3. Željeznički promet

Razvojem cestovnog, a kasnije i zračnog prometa, željeznice su počele gubiti primat u ukupnom, posebno u putničkom prijevozu. Ni pojavom energetske krize nije došlo do ozbiljnije preorijentacije prijevoza robe i putnika na željeznicu iz grana koje troše više energije po jedinici učinka u prijevozu. Željeznice nastoje obogaćivanjem ponude privući turiste i u tu se svrhu vodi posebna tarifna politika, grade se posebni vagoni za prijevoz turista na odmor itd.

Koliko se stranih a koliko domaćih turista koristi željeznicom prilikom dolaska na odmor, teško je utvrditi jer ne postoje službene statistike, a pojedine procjene iz različitih izvora bitno se razlikuju. Prema podacima u Biltenu konjunkturnih informacija TSJ u 1978.g., na odmor u Jugoslaviju došlo je željeznicom 9%¹¹. Stranaca, a na osnovi ispitivanja inostranih turista provedenom u ZOR 1988.g. u Zajednicu općina Rijeka došlo je vlakom samo 1,77%.¹²

Na planu privlačenja turista, istarski željezničari su 1987.g. pokušali organizirati turistička putovanja starim vlakom kroz Istru. Nažalost, ovo se nije uspjelo održati, po našem mišljenju zbog nedovoljne animacije turista. Između broja turističkih posjetilaca u Istri i broja otputovalih putnika iz Istre željeznicom 1986. i 1987.g. po mjesecima izračunali smo korelacijsku vezu i ona iznosi $r = 0,67$, što znači da je veza dosta niska i da je veći utjecaj ostalih putovanja od turističkih.

3.4. Pomorski promet

Povoljan geoprometni položaj Istre sa stanovišta pomorskog putničkog prometa nije dovoljno iskorišten.

Ukupan broj putnika u pomorskom prometu u Istri od 1977. do 1987.g. porastao je preko dva puta. U svim godinama bilježi se porast, osim 1982. i 1987.g., kada je zabilježeno manje smanjenje. Najveći rast zabilježen je u Labinu, i to se uglavnom odnosi na trajekte prema otocima Cres–Lošinj. U Poreču je također ostvaren značajan porast prometa putnika, s tim što je između 1982. i 1984.g. zabilježena izvjesna stagnacija. U Puli i Bujama rast je bio nešto skromniji, dok je u Rovinju kretanje broja putnika po godinama vrlo nestabilno, ali s primjetnom tendencijom rasta poslije 1978. godine.

U istom razdoblju broj je putnika u lukama Zajednice općine Rijeka porastao samo za 21%¹⁴, a u SRH od 1978. do 1987.g. taj je rast iznosio 7%.¹⁵ Iz ovoga se može izvući zaključak da je u Istri došlo do oživljavanja pomorskog prometa putnika zahvaljujući razvijenom turističkom prometu.

Promatrano po mjesecima, broj putnika u luci Pula 1985., 1986. i 1987.g. najveći je između petog i devetog mjeseca, s tim što su u tome dominantni sedmi i deseti mjesec.

3.5. PTT promet

U ovoj grani prometa najveća je potražnja za uslugama od strane turizma za pismonosnim pošiljkama u otpremi i za međumjesnom i međunarodnom telefonijom.

S manjim oscilacijama primjećuje se vrlo lagani porast broja pismonosnih pošiljaka u Istri i po općinama, s izuzetkom Pule i Buzeta. Porast broja pismonosnih pošiljaka između 1977. i 1987.g. u Istri iznosio je 18%, a u Zajednici općina Rijeka 7%. Utjecaj

turističkog prometa na broj pismonosnih pošiljaka u otpremi najbolje potvrđuju podaci o broju pošiljaka po stanovniku, a što je u 1986.g. u Poreču iznosilo 199, u Rovinju 159, a u Buzetu i Pazinu samo po 41 pismonosna pošiljka po stanovniku.

S izvjesnim oscilacijama broj međumjesnih i međunarodnih razgovora značajno je rastao u svim općinama Istre, osim Pazina, gdje je zabilježeno smanjenje. Ono je najvjerojatnije posljedica različitog evidentiranja između glavne centrale (Pazin) i područnih (Buzet, Buje i Poreč) centrala. Godišnja stopa rasta telefonskih razgovora u Istri u promatranom razdoblju iznosila je 6%, dok je istovremeno ta stopa za ZO Rijeka iznosila 4%.¹⁶

Broj međumjesnih i međunarodnih razgovora po stanovniku 1986.g. kretao se od 13,7 u Poreču do 4,0 u Pazinu¹⁷, što jasno ukazuje na snažan utjecaj turističkog prometa na ovu vrstu prometnih usluga.

Pri izračunavanju korelacijske veze između turističkih noćenja po mjesecima i broja međunarodnih i međumjesnih telefonskih impulsa, također po mjesecima na području Glavne telefonske centrale Pula (Labin, Rovinj i Pula), dobili smo vrlo visok broj korelacijske veze $r = 0,91$, što znači da turistički promet vrlo snažno djeluje na količinu telefonskih impulsa.

4. ZAKLJUČAK

Medusobna zavisnost u razvoju turizma i prometa tolika je da nema turizma bez prometa, a razvoj prometa značajno je uvjetovan razvojem turizma.

Istarski poluotok ima vrlo povoljnu geoprometnu poziciju u odnosu na najvažnije evropske zemlje, koje čine osnovicu evropskog emitivnog turizma. Međutim, izgrađenost prometnica koja revalorizira taj položaj nije na zadovoljavajućem nivou. Ovo je posljedica vrlo niskih investicijskih ulaganja u promet i veze na području Istre dugi niz godina. Ipak mislimo da je problem konačno shvaćen i sada su u gradnji zgrada Istarskog aerodroma i prva dionica na trasi budućeg poluautoputa Trst–Pula, prijelaz preko Lima.

Usluge prijevoza putnika autobusima u Istri obavlja velik broj privrednih subjekata, bez odgovarajuće međusobne koordinacije, a kvaliteta usluga dosta je na niskom nivou, posebno u linijskim vožnjama. Kod gradskog i prigradskog, te međugradskog prijevoza putnika, dosta je niska korelacijska veza s turističkim kretanjima, dok su slobodne vožnje isključivo uvjetovane potrebama turizma.

Zračni međunarodni i pomorski promet putnika nastaju skoro isključivo kao posljedica turističkog prometa i zato bilježe vrlo visoku korelacijsku vezu s tim prometom.

Željeznički prijevoz putnika nije dovoljno afirmiran kod turističkih putovanja i korelacijska je veza između kretanja broja putnika na željeznici i broja turista osrednja.

Od PTT usluga, međumjesni i međunarodni telefonski razgovori snažno su uvjetovani turističkim prometom, što se potvrđuje i vrlo visokom korelacijskom vezom.

Za što skladniji razvoj turizma i prometa u Istri od posebne je važnosti izgradnja poluautoputa Trst–Pula, dovršenje i opremanje Istarskog aerodroma u Puli, te još brže širenje i modernizacija telefonsko-telegrafskih kapaciteta.

SUMMARY

INTERDEPENDENT ASPECT OF TOURIST TRAVEL AND INDIVIDUAL TRANSPORT SEGMENTS IN ISTRIA

Vigorous development of tourist travel in Istria has not been followed adequately by construction of required transport infrastructure facilities. The major problem in the up-to-date and particularly future development of tourist trade refers to the condition of

main road traffic routes, airport facilities and inadequate capacities of telegraph and telephone communication systems. It is important that these issues have been considered properly and recognized to result in subsequent required resolution efforts. The terminal building with necessary airport facilities is in the process of completion, while the Lim passage is under construction, making the first section of the Koper-Pula semi-highway route.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Prof. dr. **Z. JELINOVIĆ**: *Ekonomika prometa* – II izdanje, Zagreb 1972., str. 3.
2. Preuzeto iz knjige dr. **F. RADIŠIĆA**: "Turizam i turistička politika", Pula 1981., str. 24.
3. Korišteni izvori
 - a) Prema studiji "Optimalna struktura saobraćajnog sistema Jugoslavije" 1967.g. cestovnim se prometom koristilo oko 94% stranih turista koji su posjetili Jugoslaviju. "Ekonomika saobraćaja", Dr. Stojan Novaković, treće izdanje, Beograd 1981., str. 84.
 - b) Prema anketnim istraživanjima 1983.g. cestovnim se vozilima služilo 84,3% turista u Jugoslaviji. Ante Mandarić, "Turizam – stalni poticaj razvoju prometa", JAZU, Zagreb 1986.
 - c) Prema podacima objavljenim u Konjunktturnim informacijama br. 273 TSJ iz 1980.g. na str. 73 stoji da se 1975.g. 80% turista u Evropi koristilo privatnim kolima.
4. **T. GALINAC**: "Prometna povezanost istarskih luka sa zaleđem" – Zbornik radova "Susreti na dragom kamenu" Pula 1983., str. 306.
5. Zbornik radova "Susreti na dragom kamenu", Pula 1983., str. 146.
6. Trivko Galinac: op. cit., str. 300.
7. Izračunato na osnovi podataka iz Statističkog godišnjaka ZO Rijeka 1987., str. 30, 378, 379 i 380.
8. Isto, str. 380, 381 i 382.
9. Investicioni program prve etape izgradnje pristanišne zgrade Istarskog aerodroma Pula (ekonomski elaborat), Pula 1987., str. 31.
10. Izračunato na bazi podataka objavljenih u Statističkom godišnjaku SRH, 1988., str. 232.
11. Konjunktturne informacije br. 273, 1980., TSJ, str. 82.
12. Cf. supra, bilješka ispod teksta broj 9, str. 24.
13. Cf. supra, bilješka ispod teksta broj 10, str. 224.
14. Izračunato na bazi podataka iz statističkih godišnjaka ZO Rijeka, 1982., str. 366. i 1987., str. 357.
15. Cf. supra, bilješka ispod teksta broj 10.
16. Statistički godišnjak ZOR-a 1982., str. 388 i 389., 1987., str. 380, 381 i 382.
17. Statistički godišnjak ZOR-a 1987., str. 29. Izvedeni podaci prema izvorima iz bilješke 16.

TRAVEL S IN

a has not been
transport infras-
trate and parti-
e condition of