

Dr. IVO MARKOVIĆ
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Prometna infrastruktura
Stručni rad
UDK: 338.48.382.6
Primljeno: 29.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

MEĐUZAVISNOST RAZVOJA TURIZMA I PROMETA KAO INTEGRALNOG IZVOZNOG PROGRAMA

SAŽETAK

Autor se zalaže za zajednički izvozni program u sferi turizma, a prvenstveno za ubrzanje modernizacije prometnica, izgradnju Jadranske autoceste i izgradnju najmanje 10-tak trajektnih brodova. Pledira za uvođenje suvremenih ponuda u turizmu, tzv. paket turističkih usluga raznih kategorija (I-IV) kako bi se privukla raznovrsna inozemna klijentela.

1. UVOD

Suvremene prometnice i prijevozna sredstva, između ostalog, omogućuju pružanje primjerenog nivoa prometnih usluga što djeluje na veći inozemni turistički promet, a time i na veći devizni priliv od turizma. I obratno, veći inozemni turistički promet znatno utječe na razvoj suvremenih prometnica i prometnih sredstava, a time i na veći devizni priliv od izvoza prometnih usluga. U međusobnoj sprezi kontinuirano se produbljuje međuzavisnost prometa i turizma, ostvarujući time permanentnu realizaciju integralnog izvoznog programa.

2. OSNOVNE KARAKTERISTIKE ZAJEDNIČKOG IZVOZNOG PROGRAMA

Zajednički izvozni program turizma Jugoslavije specifični je oblik izvoznog programa. Njime je obuhvaćena proizvodnja i plasman (potrošnja) "turističkog proizvoda" na međunarodnom turističkom tržištu. Naime, u tom programu, pored pravaca razvoja industrije, poljoprivrede i zanatstva, zatim niza neprometnih usluga, uvrštene su i usluge kopnenog, pomorskog, zračnog i PTT-prometa do nivoa i strukture koji je neophodan za realizaciju izvoznog programa turizma.

2.1. Ciljevi i zadaci Programa

Društvenim planom Jugoslavije za razdoblje 1986–1990.g. planiran je brži rast inozemnog turizma u odnosu na ukupan rast privrede Jugoslavije. Pri porastu društvenog proizvoda privrede po stopi od 4%, inozemni turistički promet planiran je da raste po stopi od 7%, a registrirani devizni priliv ukupne turističke devizne potrošnje sa 10,5% godišnje. Pri takvoj stopi rasta registrirani bi devizni priliv od turizma u 1990.g. trebao iznositi 2,1 mlrd USD, a ukupna turistička devizna potrošnja 3,2 mlrd USD.

2.2. Efekti Programa

Zajednički izvozni turistički program je definiran kao zajednički izvozni proizvod djelatnosti koje direktno i indirektno sudjeluju u realizaciji turističke potrošnje.

Prikazano na osnovi međusektorskih odnosa i strukture potrošnje inozemnih turista učešće pojedinih djelatnosti u realiza-

ciji izvoza putem turizma za razdoblje 1986. do 1990.g. prikazano je u tablici 1. Iz planirane strukture deviznog priliva od turizma vidi se da u registriranom deviznom prilivu promet i veze učestvuju sa 7,2%, a u strukturi devizne turističke potrošnje 7,3%. To učešće bilo bi znatno veće da su adekvatno modernizirane naše cestovne, željezničke i druge prometnice.

Tablica 1.

	u mln USD			
	Registrirani devizni priliv		Devizna turistička potrošnja	
	Iznos	%	Iznos	%
Energetika	794,8	9,2	1.213,9	9,2
Prerada metala i elektroindustrija	129,9	1,5	198,4	1,5
Proizvodnja i prerada nemetala	154,4	1,8	235,7	1,8
Proizvodnja kemijskih proizvoda i papira	189,9	2,2	290,0	2,2
Proizvodnja tekstila, kože i gume	557,8	6,4	851,6	6,4
Proizvodnja prehrambenih proizvoda	1.810,5	20,9	2.765,1	20,9
Poljoprivreda i ribarstvo	181,0	2,1	276,4	2,1
Građevinarstvo	60,6	0,7	92,6	0,7
Promet i veze	626,0	7,2	966,7	7,3
Mala privreda (zanatstvo)	117,8	1,4	179,9	1,4
Trgovina	628,9	7,2	960,4	7,2
Ugostiteljstvo i turizam	2.399,4	27,7	3.664,4	27,7
Komunalne djelatnosti	117,8	1,3	179,9	0,7
Ostali sektori, zanatstvo i drugo	890,2	10,3	1.349,0	10,2
UKUPNO	8.659,0	100	13.224,0	100

Kod svih djelatnosti koje neposredno sudjeluju u realizaciji izvoza putem turizma (ugostiteljstvo, turizam, promet, trgovina) učešće je uvozne supstance izrazito malo i u prosjeku se kreće oko 5% od vrijednosti proizvodnje tih usluga. Uzme li se u obzir i potreba uvoza sektora koji indirektno sudjeluju (poljoprivredno-prehrambeni kompleks, energetika, tekstilna, kemijska i ostala industrija i dr.) učešće ukupne uvozne supstance iznosi oko 20% vrijednosti izvoza.

Prema tome, od ukupno procijenjenog deviznog priliva u visini od 8.659 mln USD, neto devizni priliv iznosi 6.927 mln USD ili, od ukupno procijenjene devizne turističke potrošnje u visini od 13.224 mln USD neto devizna potrošnja dostiže 10.579 mln USD.

Realizacijom zajedničkog deviznog programa turizma u razdoblju od 1986. do 1990.g. ostvarilo bi se ukupno 59,9 mln novih noćenja inozemnih turista. U 1990.g. ostvarilo bi se 20,9 mln noćenja inozemnih turista više nego u 1985. godini.

U razdoblju od 1986. do 1990. godine inozemni bi se turistički promet (noćenja) povećavao prosječno godišnje za 4,1

infrastruktura
Stručni rad
K:338.48:382.6
no: 29.05.1989.
no: 12.12.1989.

2.2. Sadržaj Programa

Bitna komponenta realizacije zajedničkog izvoznog programa turizma je prilagođavanje razvoja prometa i veza u cjelini potrebama inozemnog prometa, a naročito:

- u cestovnom prometu – realizacija programa modernizacije i rekonstrukcije koja osigurava brže i sigurnije odvijanje turističkog prometa (izgradnja zaobilaznica te cestovnih pravaca kojima se povezuju glavni magistralni cestovni pravci), izgradnja novih cestovnih (turističkih) prometnica,
- u zračnom prometu – modernizacija i rekonstrukcija aerodromskih kapaciteta, uz uvođenje "STOL" avijacije u turističkoj sezoni,
- u pomorskom i riječnom prometu – uređenje i modernizacija te proširenje trajektnih pristaništa uz povećanje kapaciteta trajekata, putničke flote,
- u željezničkom prometu – modernizacija i proširenje putničkih kapaciteta na međunarodnim pravcima, uz daleko veći komfor i pružanje "paket aranžmana",
- u PTT prometu – modernizacija i značajno proširenje PTT mreže.

Daljnja bitna komponenta ostvarivanja zajedničkog izvoznog programa turizma je realizacija niza proizvodnih programa koji će bitno obogatiti asortiman i kvalitetu ponude roba i proizvoda koji se plasiraju na turističkom tržištu i time bitno poboljšati razinu kvalitete cjelokupne turističke ponude.

3. PLAN RAZVOJA TURIZMA U SRH OD 1986. DO 1990. GODINE

Regionalna distribucija turističkog prometa odgovara razmještaju ponude. Unutar primorskog područja ostvaruje se 92,0% ukupnog turističkog prometa i 96,5% inozemnog turističkog prometa, dok kontinentalno područje sudjeluje s 8,0% u ukupnom i s 3,5% u inozemnom turističkom prometu.

Što se tiče stanja iskorištenosti kapaciteta u različitim područjima SRH, može se zaključiti da inozemni boravišni turizam u SRH u okviru osnovnih kapaciteta za smještaj čini 70% ukupnog prometa, dok je isti odnos u okviru komplementarnih kapaciteta 44,3%. U primorskim mjestima ovaj udio iznosi 77,2%, a u kontinentalnom području Republike 22,4%. U okviru komplementarnih kapaciteta, u primorskim mjestima se ostvaruje 48,0% inozemnog turističkog prometa, a u kontinentalnom dijelu Republike taj udio iznosi 32,6%.

Ukupna inozemna potrošnja u boravišnom turizmu u SRH je u 1985.g. iznosila 961 mln USD.¹⁾ Struktura ove potrošnje u 1985.g. prikazana je u tablici 2.

4. MOGUĆNOSTI, KONCEPT I PROJEKCIJA RAZVOJA TRANZITNOG TURIZMA U SRH DO 1990. GODINE

Sve što je izneseno u okviru analize i ocjene sadašnjeg stanja u tranzitnom turizmu u SRH, a osobito prikaz vrijednosti potrošnje u tom segmentu našeg turizma, ukazuje da se radi o

¹⁾ Radi se o procjeni potrošnje inozemnih turista u boravišnom turizmu društvenog sektora (izuzeta je potrošnja u objektima tranzitnog turizma, ali je sadržana potrošnja nautičara koja se realizira u smještajnim kapacitetima boravišnog turizma).

Tablica 2.

UKUPNA POTROŠNJA	100
1. Ugostiteljstvo	56,8
- smještaj	31,6
- hrana i napitci	17,3
- piće	4,9
- ostalo	3,0
2. Trgovina	16,7
- namirnice	5,6
- piće	1,8
- gorivo i mazivo u mjestu privremenog boravka	3,1
- ostala razna roba	6,2
- kulturno-zabavne priredbe, izleti, servisne usluge	5,8
3. Prijevozni troškovi (ukupno SFRJ 28,6)	20,7
- od čega gorivo i mazivo	14,5

velikoj disproporciji između veoma velike potražnje s jedne i neadekvatnih mogućnosti naše ponude s druge strane. Te mogućnosti se svode na kvantitativno i kvalitativno slabu materijalno-tehničku osnovu, na pomanjkanje organizacije i kadrovskih resursa, a sve to pak ukazuje na nedostatak razvojne i poslovne politike i odgovarajućih mjera i u ovom segmentu i u našem turizmu u cjelini.

U ocjeni realnih mogućnosti za poboljšanje ovakvog stanja treba utvrditi što se može očekivati u prvom redu u vezi s pozitivnim promjenama u samoj cestovnoj infrastrukturi i cestovnom prometu kao i drugim prometnim granama. Na takvoj što realnijoj osnovi može se formirati koncept razvoja ovog turističkog segmenta za iduće srednjoročno razdoblje (1991–1995), a iz toga izvesti i odgovarajuće projekcije.

Respektirajući dostignuti stupanj infrastrukture i postojeću i očekivanu prometnu potražnju, nužno je u razdoblju do 2000. g. modernizirati preostalih 8.500 km cesta ili oko 500 km godišnje.

Planirana izgradnja cesta u SRH izgleda kako slijedi:

Zagreb–Beograd

Do godine 1990. završit će se dionica do Slavenskog Broda, a do godine 2000. očekuje se završetak do granice SAP Vojvodine.

Zagreb–Karlovac–Rijeka

Polazeći od koncepta orijentacije očekuje se nastavak radova na gradnji poluauto-cesta od Rijeke do Karlovca i to na dionici do Kupjaka, a do 2000. godine do Karlovca.

Zagreb–Krapina–granica SR Slovenije

Imajući u vidu težnju za privlačenjem inozemnih turista iz užeg gravitacijskog područja (Austrija, SR Njemačka, ČSSR itd.), neophodna je izgradnja auto-cesta na tom potezu. Očekuje se stoga do 1990.g. izgradnja poluauto-cesta od Zaprešića do Gubaševa, a do 2000. g. do granice SR Slovenije.

Solin–Klis

Do 1990.g. izgradit će se brza četvertračna cesta u duljini 10 km.

Za ostvarenje ovog programa izgradnje i modernizacije cestovne mreže potrebno je izdvajati oko 2,5% društvenog proizvoda Republike u idućem razdoblju.

Ostvarenje i prognoza ukupne prometne potražnje u SRH temelji se na osnovnim parametrima društveno-gospodarskog razvoja zemlje i Republike, te socio-ekonomskim parametrima domaćinstava na području SRH. Na toj osnovi predviđa se ukupan broj putovanja putnika unutar SRH po godinama:

uju u realizacijama, trgovinju se kreće li se u obzir i ljoprivredno- ijska i ostala osi oko 20%

nog priliva u 27 mln USD ije u visini od 79 mln USD. ra turizma u no 59,9 mln i se 20,9 mln

zemni bi se dišnje za 4,1

1989, 614 – 619

	broj putovanja u prosječnom danu
1985. (ostvaren)	3.982.443
1990. (plan)	4.240.623

Navedeni podaci predstavljaju sva putovanja unutar SRH svim kopnenim sredstvima prijevoza u jednom prosječnom danu.

S gledišta ukupnog kopnenog tranzitnog turizma značajna su putovanja koja se odvijaju između općina u SRH, kao i vanjska putovanja. Ostvarene i prognozirane količine u prosječnom danu po godinama su slijedeće:

Godina	Broj ukupnih međuopćinskih putovanja	Broj vanjskih putovanja	Ukupno
1985. (ostvarenje)	1.495.173	299.834	1.795.007
1990. (plan)	1.592.423	323.647	1.916.070

Očekuje se usmjerenost tokova na nekoliko glavnih pravaca u Republici, pri čemu će glavna žarišta putovanja biti regionalna središta, od kojih se intenzitetom stvorenih i privučenih putovanja izdvaja grad Zagreb.

Na temelju ovih podataka procjenjuje se prosječan godišnji dnevni (PGDP) i ljetni (PLDP) promet vozila i putnika u 1990.g za četiri glavna cestovna pravca u Republici, najinteresantnija za razvoj tranzitnog turizma (tablica 3). Podaci predstavljaju prosječno prometno opterećenje svih dionica duž cijelog promatranog pravca cesta, te prema tome, predstavljaju stanovito pojed-

Tablica 3.

	Sva vozila	Svi putnici	Inozemni putnici
(1) Cesta "Bratstvo-jedinstvo"			
PGDP	11.000	30.100	9.300
PLDP	16.500	45.210	13.600
(2) Jadranska magistrala			
PGDP	4.400	13.020	3.380
PLDP	7.800	23.100	7.000
(3) Maribor-Zagreb-Split			
PGDP	4.680	10.900	2.100
PLPD	8.360	19.500	4.900
(4) Varaždin-Zagreb-Rijeka			
PGDP	4.200	10.240	1.800
PLDP	6.000	14.640	3.200

nostavljenije stvarnog stanja.

Ovakva ukupna kretanja u cestovnom prometu reflektirat će se, dakako, i na sve ovdje tretirane segmente tranzitnog turizma. U kojoj će se mjeri stvarno razviti tranzitni turizam ne ovisi samo o stupnju cestovnog prometa, nego i o apsorpcionoj sposobnosti cestovnog tranzitno-turističkog ekipmana, a zatim i o stupnju daljnje modernizacije željezničkog, pomorskog i zračnog prometa i sistema veza.

Zato se procjena za 1990.g. zasniva na pretpostavci da će stanje cestovne infrastrukture te odgovarajućeg ekipmana omogućiti razvoj tranzitnog turizma u dva pravca, koja bi trebali dati kombinirane efekte. Prvi pravac se odnosi na intenziviranje korištenja svega onoga na čemu se već sada temelji razvoj tranzitnog turizma, pri čemu se ne uzimaju u obzir nova ulaganja u povećanje svih vrsta kapaciteta ponude, od nove cestogradnje do svih ostalih objekata. Ovdje je pretpostavka povećanja prometa modernizacija, odnosno kvalitetno održavanje postojeće ponude uz znatno povećane napore u koordinaciji, odnosno organizaciji rada,

povećanju produktivnosti i u sferi drugih kvalitativnih čimbenika privredivanja. Uz to se računa na odgovarajuće mjere koje mogu na taj način doprinijeti intenzifikaciji poslovanja i odgovarajućim efektima, dakako i porastu turističke potrošnje.

Drugi je pravac temeljen na nužnom, barem minimalnom proširenju svih postojećih faktora ponude, što uz nove cestovne dionice privlači i usklađeno povećanje kapaciteta pojedinih elemenata ponude. Pored toga, neophodna je i modernizacija željezničkih usluga, poboljšanje komfora i povećanje kapaciteta putničkih brodova i trajekata, veći broj zračnih linija i modernizacija PTT-kapaciteta.

5. PROJEKCIJA INOZEMNOG TRANZITNOG, IZLETNIČKOG I MALOGRANIČNOG PROMETA U SRH U 1990. G.

Tablica 4.

Vrsta prometa	Na bazi intenzifika- cije	Na bazi nove izgradnje	Indeks 1985 = 100
			I II
Tranzitna noćenja	340	1.000	124 364
Tranziteri bez noćenja	11.000	17.350	100 158
Izletnici	1.200	1.800	100 150
Malogr. promet	300	350	100 117
UKUPNO	12.840	20.500	160 160

Kao što je vidljivo iz tablice 4, pri povećanju fizičkog prometa bitni se efekti mogu postići boljim korištenjem postojećih kapaciteta. To dakako vrijedi i za cestovnu infrastrukturu, ali je vrlo mjerljivo kada je npr. riječ o smještajnim kapacitetima. Veći iskorištenje motela sadrži značajnu rezervu, koja se može brzo dobro iskoristiti na temelju manjih zahvata u modernizaciji, ali velikih napora u organizaciji poslovanja. Tako je u ovom slučaju moguće u relativno kratkom roku osposobiti motelsku ponudu za postizanje 175 dana punog iskorištenja kapaciteta, što bi trebalo smatrati drugom graničnom mogućnošću. Analogno je stanje kod svih drugih postojećih objekata tranzitno-turističke ponude, mada postoje razlike u granicama do kojih se može doći na temelju intenzifikacije.

6. STRUKTURA UKUPNE POTROŠNJE U TRANZITNOM TURIZMU U 1990. GODINI

Kako je istaknuto, bitna je pri tome i znatno bolja struktura te potrošnje u odnosu na sadašnju. Ta promjena dovodi do rezultata prikazanih u tablici 5. Prema tim podacima vidi se da je tranzitni turizam za promet vrlo značajan jer u strukturi potrošnje učestvuje s oko 50%. Iz toga se može zaključiti da izgradnja i modernizacija naših međunarodnih prometnica tranzitnog karaktera, odnosno, značajnija modernizacija svih prometnih grana i sistema veza u funkciji razvoja tranzitnog turizma ima prometnu i ekonomsku opravdanost.

Tablica 5.

Namjena potrošnje	1985.	1990.	Vrijednost 1990. u mln USD
Ugostiteljstvo	19,1	25,3	96
Trgovina	10,1	23,6	89
Ostale usluge	4,8	6,1	23
Prijevozni troškovi	66,0	45,0	171
SVEUKUPNO	100,0	100,0	379

7. POLAZNE OSNOVE ZA DALJI RAZVOJ TURIZMA

Protekle tri godine tekućeg srednjoročnog razdoblja, kao i prva godina ostvarivanja Programa, pokazale su da da postignuti rezultati zaostaju za planiranim, te da će i u narednom razdoblju biti teško ostvariti očekivane ciljeve razvoja turizma. Stoga će se mogućnosti porasta turističkog prometa prvenstveno temeljiti na:

- boljem korištenju postojećih kapaciteta,
- proširenju ponude privatnog sektora,
- segmentu ponude nautičkog turizma,
- stvaranju pretpostavki za brži razvoj kontinentalnog turizma i
- stvaranju uvjeta za razvoj domaćeg turizma.

Pored toga rezultati u turizmu u velikoj mjeri će zavisiti i od slijedećih faktora:

- proširenja sadržaja i obogaćivanja asortimana turističkih usluga,
- povećanja kvalitete cjelokupne turističke ponude i proširenja ponude različitih roba i usluga,
- bržeg rješavanja problema krupne infrastrukture (promet, PTT i suvremena prijevozna sredstva),
- efikasnijeg rješavanja pitanja komunalne infrastrukture,
- intenziviranja propagandnih aktivnosti i boljem informiranju inozemnih turista i
- rješavanja pitanja zaštite okoline, posebno mora i dr.

8. POSLOVANJE, PROMET I DEVIZNI PRILIV OD TURIZMA

U ukupnoj privredi SFRJ ugostiteljstvo i turizam sudjeluju u broju zaposlenih u 1987.g. sa 3,7%, u društvenom proizvodu 3,2% i u ostvarenim investicijama 3,6%. U ukupnoj privredi SRH ugostiteljstvo i turizam učestvuju u društvenom proizvodu sa 6%. U društvenom proizvodu ugostiteljstva i turizma Jugoslavije je u 1987. g. ugostiteljstvo i turizam SRH učestvovalo s 49%.²⁾

8.1. Devizni priliv od turizma

Devizni registrirani priliv u 1985.g. ostvaren je s 1,05 mlrd USD, a ukupna potrošnja je iznosila oko 1,7 mlrd USD. Prema sadašnjim procjenama u 1988.g. registrirani devizni priliv od turizma će biti oko 2 mlrd USD. Predviđanje deviznog priliva od turizma od 1986. do 1990.g. prikazano je u tablici 6.³⁾

Tablica 6.

u mln USD		
Godina	Registrirani devizni priliv	Devizna turistička potrošnja
1986.	1.403	2.144
1987.	1.550	2.369
1988.	1.713	2.618
1989.	1.983	2.893
1990.	2.100	3.200
UKUPNO	8.659	13.224

²⁾ SGJ-88, str. 476-477

³⁾ PKJ – Izvozni program turizma SFRJ, Beograd 1986.

8.2. Devizni priliv od izvoza prometnih usluga

8.2.1. Ukupni devizni priliv od izvoza prometnih usluga u SFRJ

Iz podataka tablice 7 vidi se da je 1981.g. ostvaren rekordni devizni priliv od prometnih usluga, da bi u 1982. i 1983. značajno pao i nastavio stagnaciju. Razlozi su poznati: ekonomske poteškoće, stagnacija modernizacije prometnih kapaciteta i dr.

Tablica 7.

u mln USD (brutto)

Godina	Ukupno od svih prometnih grana uključivo prometne agencije i špedicije
1975.	999
1980.	1.647
1981.	2.254
1982.	1.789
1983.	1.438
1984.	1.440
1985.	1.442

Izvor: PKJ – OUS i NBJ za odgovarajuće godine.

8.2.2. Devizni priliv od izvoza prometnih usluga u SRH od 1981. do 1983. i plan od 1986. do 1990. g

Tablica 8.

u mln USD

	Godina	Ukupno od svih prometnih grana
Realizacija 1981–1985.	1981.	892
	1982.	785
	1983.	693
	1984.	673
	1985.	642
	1986.	785
	1987.	780
Plan 1986–1990.	1986.	694
	1987.	751
	1988.	730
	1989.	846
	1990.	879

Izvor: Analiza poslovanja prometa i veza PKH – OUS za određene godine
1986. do 1990., PKH, OU SPV Hrvatske, Zagreb, oktobar 1986.

9. PROMETNA INFRASTRUKTURA I SUPRASTRUKTURA

Razvoj prometne infrastrukture značajno zaostaje za razvojem turističkih kapaciteta tako da je infrastruktura, posebno na nekim područjima, danas jedan od osnovnih ograničavajućih faktora razvoja turizma.

Zbog toga je neophodno pristupiti ubrzanijoj izgradnji i modernizaciji prometne infrastrukture i suprastrukture kao i standardnom održavanju postojećih prometnih kapaciteta, prvenstveno koji imaju međunarodnu prometnu funkciju. Gledano po granama, potrebni su slijedeći zahvati:

9.1. Ceste

Stanje cestovne infrastrukture ne samo što ne zadovoljava potreba turizma već je osnovni ograničavajući faktor njegova daljnjeg razvoja. Zato je nužno prići projektiranju i izgradnji slijedećih dionica odnosno cestovnih objekata i to:

- cesta iz Osimskih sporazuma Trst–Rupa–Viteševo,
- Istarske poluautoceste Dragonja–Pula,
- rekonstruirati i proširiti pojedine dionice Jadranske magistrale i to prilaz s otoka Krka i spoj na Jadransku magistralu, nastavak izgradnje riječke zaobilaznice, produžetak zaobilaznice kod Splita, most preko Rijeke Dubrovačke, te početi projektiranje i ugovaranje izgradnje Jadranske autoceste.

Osim toga, treba prići projektiranju autoceste koja bi spojila srednji Jadran s autocestom Karlovac–Zagreb–Maribor. Iznalaziti mogućnost rješavanja brzog cestovnog spoja Dubrovnik–Aerodrom Čilipi. U znatno većem opsegu nastaviti presvlačenje dotrajalih kolovoza na glavnim turističkim cestovnim pravcima.

9.2. Pomorsko-obalni linijski promet

Kvalitetnim održavanjem i pravovremenom nabavom rezervnih dijelova potrebno je plovne objekte u pomorskom i obalnom putničkom prometu držati u plovnoj sposobnosti. Do početka naredne turističke sezone mora se riješiti trajektna veza Merag–Valbiska kojom bi se poboljšala veza otoka Cres i Lošinja s kopnom. Pored toga, potrebno je nabaviti još desetak trajekata raznih veličina za povezivanje kopna s otocima.

9.3. Željeznički promet

U željezničkom prometu nužno je poduzeti mjere radi kvalitetnijeg putničkog prijevoza te već od iduće godine zaustaviti dalje zaostajanje tih usluga u odnosu na te usluge u zapadnim evropskim zemljama. Tu je nužno:

- usporedo s modernizacijom željezničkih pruga povećati brzine i skraćivati vrijeme putovanja,
- eliminirati zakašnjevanja vlakova za prijevoz putnika,
- uskladiti redove vožnje na način da se bitno skрати vrijeme presjedanja, bilo da je riječ o presjedanju između vlakova ili vlaka i broda, vlaka i autobusa i sl.,
- bitno poboljšati higijenske uvjete u vlakovima i kolodvorima te bolje održavati nasade oko željezničkih stanica.

9.4 PTT promet

U PTT prometu nastaviti s radovima na proširenju telefonskih kapaciteta i telefonskih govornica, kako bi se skratilo vrijeme čekanja veze iz turističkih područja. Obavezno uvesti žetone za razgovore iz javnih telefonskih govornica.

9.5. Zračni promet

U zračnom saobraćaju nužno je izvršiti bitna poboljšanja kako u domeni pružanja aerodromskih usluga tako i u broju letova, naročito na domaćim linijama, s ciljem da se što prije otkloni zaostajanje do kojeg je došlo u ovoj i prethodnim godinama. U tom cilju potrebno je:

- nabaviti potrebnu antidiverzionu opremu da se omogućiti brža kontrola putnika i prtljage te bitno ubrza i poveća protok putnika na aerodromima,
- završiti izgradnju pristanišne zgrade na aerodromu Pula i proširenje kapaciteta na drugim aerodromima,

- ubrzati transfer putnika od aerodroma do odredišta,
- bolje uređivati okoliš aerodroma.
- povećati broj domaćih linija na glavnim turističkim pravcima,
- u ljetnim mjesecima uvesti “STOL” avione za prijevoz turista itd.

10. OSNOVNE PRETPOSTAVKE I MJERE ZA UNAPREĐENJE PROMETA I TURIZMA

1. Za razvoj turizma, između ostalog, neminovno je ubrzati s modernizacijom željezničkih i cestovnih prometnica koje longitudinalno ili transverzalno vode prema ili od naše jadranske obale, modernizirati aerodrome, povećati suvremena prometna prijevozna sredstva (željeznička, cestovna, zračna i pomorska), te modernizirati i razviti suvremeni PTT sistem.
2. Za izgradnju Jadranske autoceste i njenih pratećih sadržaja, ali i drugih važnih međunarodnih prometnica i turističkih objekata neophodno je pristupiti angažiranju inozemnih financijskih sredstava, kroz legalne zakonske forme kao: zajedničke firme, ulaganje na osnovi ugovornih koncesija i sl.
3. Specijalna prijevozna i pretovarna sredstva kao i opremu u najvećem dijelu nabavljati putem leasing-sistema.
4. Potrebno je odmah pristupiti konkretnom programu izgradnje oko 10 trajektnih brodova (postupno kroz 5 godina) koji bi, ako ne eliminirali, a ono bar ublažili sadašnje teškoće u vezama kopno–otoci–kopno.
5. Ubrzati izgradnju smještajnih hotelskih kapaciteta raznih kategorija i sadržaja s obzirom na specifičnosti pojedinih turističkih područja; razvijati ugostiteljstvo tzv. male private, privatnih restorana i hotela i sl.
6. Ubrzati realizaciju zakonskih propisa o izgradnji carinskih zona (CZ), robno-transportnih centara (RTC), kapaciteta nautičkog turizma i sl.
7. Neophodno je uvesti suvremenu ponudu – tzv. “paket turističkih usluga” raznih kategorija I, II, III i IV kako bi se privukla raznovrsna inozemna klijentela. Na tome trebaju integralno i kontinuirano djelovati stručnjaci, prvenstveno iz turizma i prometa, ali isto tako i iz drugih značajnijih djelatnosti za razvoj turizma kao što su: trgovina, poljoprivreda, domaća radinost, kožna i tekstilna industrija, staklarska, drvna i mnoge druge koje trebaju biti u funkciji izvoza putem turizma gdje postižu značajne efekte. Realizaciju je moguće provesti kroz angažman vrsnih stručnjaka u postojećim turističkim i prometnim agencijama, ali i uz odgovarajuće mjere ekonomske politike.

Da bi se ukupna turistička poslovnost podigla na znatno višu razinu, neophodno je da društvena zajednica putem devizne stimulacije utiče na zainteresiranost svih privrednih subjekata u turističkom “lancu” i prometu, uključivo marketing, propagandu i dr.

SUMMARY

INTERDEPENDENT ASPECT OF TOURIST INDUSTRY AND TRANSPORT DEVELOPMENT AS AN INTEGRATED EXPORT PROGRAM

The author advocates a common exports program within the scope of tourist industry with particular reference to modernization of traffic routes, construction of the Adriatic highway and building of at least some ten ferry-boats. The author pleads for the introduction of modern supply in tourism, the so called inclusive

tour or package holidays of different categories (I-IV) in an effort
to attract various class foreign custom.

LITERATURA

- [1] Zajednički izvozni program turizma Jugoslavije za razdo-
blje 1986-1990. s prijedlogom mjera za realizaciju. PKJ -
OUSJ, Beograd, 1986.
- [2] Program razvoja turizma u SRH u razdoblju 1986-1990.
PK Hrvatske, Zagreb, 1985.
- [3] Delegatski vjesnik, br. 457 od 16.02.1989.
- [4] SGJ-88., str. 299, 345, 476.