MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

Križanović, Manuela

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:579177

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

Mentor:

dr.sc. Blanka Šimundić

Student:

Manuela Križanović

Split, kolovoz, 2016.

SADRŽAJ:

1. UVOD 3
1.1. Definicija problema 3
1.2. Cilj rada 3
1.3. Metode rada 3
1.4. Struktura rada 3

2. PROMET U GOSPODARSKOM SUSTAVU 4

3. TURIZAM U GOSPODARSKOM SUSTAVU 10

4. TURIZAM I PROMET KAO MEĐUOVISNI SUSTAVI 13
4.1. Prometne grane u funkciji razvoja turizma 13
4.1.1. Kopneni promet 14
4.1.2. Vodeni (morski) promet 17
4.1.3. Zračni promet 20
4.2. Veze između međunarodnog turizma i prometnog razvoja 22
4.2.1. Kopneni promet 23
4.2.2. Vodeni (morski) promet 24
4.2.3. Zračni promet 27

5. ZAKLJUČAK 29

LITERATURA 30

SAŽETAK 32

SUMMARY 33

1. UVOD

1.1. Definicija problema

U ovom radu želi se definirati problem međuovisnosti prometa u gospodarskom sustavu sa turizmom kao drugom granom gospodarskog sustava. U suvremenom globaliziranom svijetu, sve je veća međuovisnost različitih infrastrukturnih i gospodarskih sustava. Navedeno se posebno može uočiti u prometnom i turističkom sustavu. Ta međuovisnost polučuje pozitivne i negativne posljedice koje utječu na funkcioniranje ovih sustava kao neovisnih. Stoga na temelju elaboriranog problema istraživanja, problem ovog istraživanja je analiza uočene međuovisnosti.

1.2. Cilj rada

Cilj ovog rada je analiza odnosa između kretanja međunarodnog turizma i prijevoza putnika i njihova međuovisnost.

1.3. Metode rada

Metode rada korištene u ovom radu su indukativna i dedukativna metoda, metoda analize, metoda generalizacije, metoda dokazivanja, metoda deskripcije te metoda kompilacije. Indukativna i dedukativna metoda korištene su u opisivanju prometa i turizma kao pojedinačnih sustava, kao i metoda generalizacije i deskripcije. Metoda analize korištena je u analiziranju povezanosti i međuovisnosti ta dva sustava, kao i metoda dokazivanja, a metoda kompilacije korištena je kroz većinu ovog rada.

1.4. Struktura rada

U prvom dijelu rada pobliže će se objasniti značaj i važnost prometa u gospodarskom sustavu kao bitni pokretač cjelokupnog gospodarstva. Drugi dio rada objašnjava položaj turizma u gospodarskom sustavu te kako njegov razvoj utječe na cjelokupno gospodarstvo. U

trećem dijelu rada promatraju se dva prethodna sustava, prometni sustav i turizam, kao dva međusobno povezana i ovisna sustava. Sastoji se od dvije podcijeline koje pobliže objašnjavaju ovu pojavu te se povezanost vidi kroz prometne grane koje su u funkciji turizma i kroz veze međunarodnog turizma i prometnog razvoja.

2. PROMET U GOSPODARSKOM SUSTAVU

Promet je interdisciplinarno i multidisciplinarno područje, što uvelike otežava njegovo istraživanje. Aktivni je razvojni čimbenik, generator objektivnih uvjeta i inicijalni čimbenik ekonomskog razvoja.[1] Prema prof.dr. Zeleniki pojam promet javlja se u čak tri različita značenja:[2]

- najširi smisao se veže u odnose među ljudima,
- uži smisao se odnosi na različite oblike međuodnosa ekonomske prirode – robni promet, devizni promet, međudržavni promet i slično,
- najuži smisao obuhvaća „prijevoz ili transport, ali i operacije u vezi s prijevozom robe i putnika (ljudi) te komunikacije".

Prof.dr. I. Rubinić smatra da se pojam prometa koristi u dva značenja. Za predmet razmatranja važno je značenje koje promet veže uz prijenos dobara, ljudi, energije i vijesti s jednog mjesta na drugo.[3] Transport ili prijevoz predstavlja djelatnost koja pomoću naročitih tehničkih sredstava i organizacije svladava prostor prenoseći ljude, dobra i energiju s jednog mjesta na drugo. Dakle, transport i komunikacije čine promet. Može se zaključiti da je promet aktivnost prijevoza i komunikacija od početne do završne točke. Iako se promet i prijevoz često definiraju kao gospodarstvene djelatnosti, što i odgovara stvarnom stanju u onom dijelu kada se prijevoz dobara, ljudi, energije i vijesti organizira na komercijalnim osnovama.

Veliki broj automobila koji se većim dijelom upotrebljavaju za osobne potrebe, ukazuju da je nužno promet i prijevoz definirati u smislu aktivnosti koja ne mora nužno imati

[1] http://www.pfri.uniri.hr/~kesic/download/ekonomika_prometa/predavanja/Ekonomika_prometa_PROMETNI_SUSTAV_I_EKONOMSKI_RAZVOJ.pdf
[2] Zelenika, R.: Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001., str. 39-48.
[3] Rubinić, I.: Ekonomika brodarstva, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1976., str. 1-2.

komercijalni karakter. Ovoj brojnoj skupini nekomercijalnih prijevoza pripadaju svi prijevozi automobilima, ali i drugim prometnim sredstvima, koje turisti samostalno organiziraju vlastitim prijevoznim sredstvima.[4] U svladavanju prostornih udaljenosti promet se koristi s tri konstitutivna čimbenika:[5] čovjek (njegovo znanje, iskustvo, organizacija, upravljanje i dr.), prijevozna sredstva i uređaji koji služe odvijanju prometa i prometna infrastruktura (u nekim slučajevima i prometni put).

Prometni sustav je skup elemenata tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne naravi čiji je cilj prijevoz ljudi i dobara, prijenos energije i vijesti, te reguliranje njihova toka na određenom području. Vertikalnoj strukturi koja obuhvaća elemente tehničke, tehnološke, organizacijske i ekonomske prirode, treba dodati i elemente pravne prirode, koji definiraju modalitete međusobnog usklađivanja preostalih elemenata na lokalnoj, državnoj i međunarodnoj razini. Horizontalni elementi obuhvaćaju prometne grane: kopnene (cestovni i željeznički promet), vodne (pomorski promet i riječno – jezersko – kanalski promet), zračni promet, cjevovodni promet, promet prijenosnim trakama, promet poštanskih pošiljki, telekomunikacijski promet i prijenos električne energije. Prometni sustav obuhvaća i druge podsustave koji se definiraju temeljem drugih kriterija, primjerice tehnoloških (podsustav sredstava na električni pogon i slično).[6]

Prometni sustav ima značajke vrlo složenog sustava. Ta složenost je uvjetovana sljedećim odrednicama: veliki broj bitno različitih elemenata (od tehničkih do pravnih), velik broj elemenata koji i sami imaju sve značajke sustava (prometne grane), međunarodni karakter prometa koji prerasta u najbitniju značajku razvitka, organizacijski zahtjevni prometni procesi koji pod pritiskom tržišnih potreba poprimaju značajke prometnih lanaca, velik broj ne samo glavnih-prometnih već i sporednih procesa koji se odvijaju u skladu sa sve složenijim kriterijima, interesno međusobno povezivanje prometnih organizacija, te prometnih organizacija i drugih organizacija vezanih za promet.[7]

Među ostalim bitnim pojmovima u prometu bitno je spomenuti još neke pojmove. Prometno sredstvo je tehnički uređaj namijenjen prijevozu ljudi i dobara, te prijenosu energije i vijesti od polazišne do odredišne točke. Razlikuju se od ostalih sredstava za rad u

[4] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 25.
[5] Pašalić, Ž.:Osnove hrvatske gospodarstvene infrastrukture, Ekonomski fakultet, Split, 1999., str. 52.
[6] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 26.
[7] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 28.

sljedećem: tijekom procesa mijenjaju mjesto i time omogućuju odvijanje samog procesa reprodukcije, izrazito su podložna tehničkotehnološkom progresu, nabavne cijene novih sredstava su u pravilu visoke, elastičnost u zadovoljavanju tržišnih potreba. Prometna sredstva i prometna infrastruktura predstavljaju tehničku razinu prometnog sustava odnosno podsustava svake prometne grane i čine osnovu koja određuje tehnološko organizacijski karakter i ekonomski profil prometne grane. Drugi bitan pojam je predmet prometa. Ljudi, koji imaju ulogu predmeta prijevoza, jesu putnici, a u segmentu prometa koji ima turističku svrhu putnici se nazivaju turistima. Dinamičkim povezivanjem prometnih sredstava, predmeta prometa i zaposlenika ostvaruje se prometni proces. Svaki prometni proces obuhvaća tri osnovne faze: pripremna faza, faza prijevoza, završna faza.

U putničkom prometnom procesu uočljive su sljedeće faze: priprema prometnog sredstva i, prihvat i smještaj putnika (i prtljage) u prometno sredstvo, prijevoz putnika kao druga faza, te iskrcaj putnika (i prtljage) iz prometnog sredstva i ostali završni postupci. Prometni proces je proces proizvodnje prometne usluge, pa je njegova kvaliteta ujedno i kvaliteta prometne usluge. Za svoje kretanje prometna sredstva koriste prometni put, koji određuje njihove značajke, moguće pravce razvoja te razvojna ograničenja sukladno tehničkim mogućnostima. Prometni put je medij za prijevoz putnika i tereta, te prijenos energije i vijesti od polazišne do odredišne točke. Voda je najrasprostranjeniji medij za odvijanje prometa, a ujedno i najekonomičniji. Zrak je medij na kojem se zasniva zračni promet, a omogućava povezivanje dvije točke na kopnu najkraćim mogućim putem, no zbog velike sile koja djeluje u suprotnom pravcu od sile gravitacije te zbog malog kapaciteta i velike potrošnje energije, zračni promet je najmanje ekonomična prometna grana.

Sljedeći bitan pojam u prometnom sustavu je prometna infrastruktura. U nekim prometnim granama izgrađuju se samo početno-završne točke i uređaji za sigurnost i signalizaciju, dok se u drugima izgrađuju čitavi pravci kojima se kreću prometna sredstva. Prometna infrastruktura je cjelokupnost građevinskih objekata i ostalih tehničkih uređaja koji sudjeluju u prijevozu putnika i tereta, te prijenosu energije i vijesti.[8] Ulogu investitora najčešće ima država, odnosno organi lokalne uprave, koji odabirom prometnih pravaca,

[8] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 29-41.

određivanjem prioriteta i dinamike izgradnje ostvaruju planirane ciljeve prometne politike, a posredno i ciljeve ekonomske politike.[9]

Još jedan pojam u prometnom sustavu je prometna potražnja. Potražnja za prometom proizlazi iz potrebe za organiziranjem svakodnevnih aktivnosti, za povezivanjem gradova i naselja, te zbog dislociranosti izvora materijala, mjesta proizvodnje i mjesta potrošnje u svjetskom gospodarstvu. Prometna potražnja je potreba za prijevozom u određeno vrijeme i na određenoj relaciji. Veličinu i strukturu svake prometne potražnje u osnovi određuje stanovništvo. Pri tome je veličina prometne potražnje proporcionalna broju stanovnika i visini životnog standarda. Struktura prometne potražnje ovisi o: životnim navikama stanovnika, visini životnog standarda, značajkama nacionalnog gospodarstva i ulozi u svjetskom gospodarstvu. Prometna potražnja kojom se zadovoljavaju potrebe za prijevozom u turističke svrhe, nalazi se pod utjecajem čimbenika koji određuju turistička kretanja. Visina životnog standarda je dominantan čimbenik koji utječe i na veličinu turističke potražnje. No, osim toga prometna potražnja u turizmu ovisi o: sklonosti potrošnji, cijeni i kvaliteti prometne usluge, cijeni suspstitutivne usluge ako takva postoji, te komplementarnim uslugama. Prometna potražnja koja proizlazi iz turističke potražnje, jednostavno i brzo mijenja pravce, receptivna područja, prometne modalitete, pa čak i vrijeme realizacije. Zbog toga su prometna poduzeća, koja su orijentirana na zadovoljenje potražnje koja proizlazi iz turističke, u poziciji da u vrlo kratkom vremenu mogu računati sa skokovitim porastom prometa, ali isto tako i sa smanjenjem ili čak prestankom potražnje.

Zbog uloge koju promet ima u društvenom i gospodarstvenom razvitku postoji potreba da društvo prema prometu ima definirani stav, te da određenim mjerama nastoji razvitak prometa usmjeravati prema utvrđenom cilju, kako bi olakšalo ostvarenje ciljeva razvitka društva i gospodarstva. Odnos države ili druge organizacije međunarodnog ili nacionalnog karaktera prema prometu čini osnovu na kojoj se izgrađuje prometna politika.[10] Prometna politika je ukupnost gospodarskih i političkih akcija društva radi razvoja prometa kao samostalne ekonomske djelatnosti određene države ili zajednice država.[11] Prometna politika je dio gospodarstvene politike države, a odnos države ogleda se u: administrativnoj regulaciji pojedinih prometnih grana, mjerama vlade na unaprjeđenju rasta pojedinih prometnih grana, nadzoru ulaganja i poslovanja nekih prometnih grana posebice željeznice, oporezivanju

[9] Ibidem, str. 23-41.
[10] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 29-41.
[11] Padjen, J.: op. cit., str. 4.

pojedinih prometnih sredstava i raznim oblicima regulacije radi zaštite interesa putnika, vlasnika tereta, otpremnika i sl.[12]

Ono što određuje mogućnosti razvitka prometnoga sustava, potencijalne ciljeve i stvarne domete jesu odrednice prometne politike, a to su: zemljopisno-prometni položaj države, prometna potražnja, prometna ponuda, mogućnosti države da zadovolji prometne potrebe, društveno-gospodarstveni sustav i uvjeti poslovanja, ciljevi razvitka prometnoga sustava, tehnološki napredak te neekonomski uvjeti i ograničenja.[13]

Promet kao gospodarstvena aktivnost i znanstvena disciplina ostvaruje specifičnu društvenu, političku, socijalnu, vojnu ulogu, ali je ekonomska uloga najnaglašenija i moguće ju je sagledati u tri razine: promet kao gospodarstvena djelatnost pa treba funkcionirati prema ekonomskim načelima, uloga prometa u tijeku svih gospodarstvenih procesa je nezamjenjiva, logistička uloga prometa podliježe načelima održivosti.[14]

Promet je uslužna djelatnost, a vrijednost prometne usluge povećava vrijednost svakog proizvoda na tržištu, jer je nemoguće u svjetskom gospodarstvu iznaći proizvod u čijoj proizvodnji makar u jednom segmentu nije sudjelovao i promet. O kvaliteti prometa ovisi i kvaliteta finalnog proizvoda, a o cijeni prometne usluge ovisi i cijena proizvoda na tržištu. Promet je jedna od osnovnih grana gospodarstva koja omogućava ne samo djelovanje ostalih gospodarstvenih djelatnosti, već i društveni razvitak.[15]

Povijest razvitka ljudskog društva istodobno je i povijest gospodarstvenog razvitka, a povijest gospodarstvenog razvitka je povijest razvitka prometa. Promet omogućava dislokaciju mjesta proizvodnje i potrošnje dobara, te dislokaciju izvora nabave u odnosu na mjesta proizvodnje. Zbog toga treba birati lokaciju proizvodnog pogona po kriteriju koji najviše smanjiva cijenu finalnog proizvoda. Prijenosom dobara od jednog mjesta do drugog, mijenja se i vrijednost dobara za visinu stvarnog troška koji je nastupio tijekom prijevoza, ali se i vrijednost dobara može i povećati, zbog činjenice da se prevezena roba, zbog prijevoza nalazi na drugom mjestu, gdje dobiva novu tržišnu cijenu.[16]

[12] Ibidem, str. 11
[13] Ibidem, str. 20.
[14] Pašalić, Ž.: Osnove hrvatske gospodarstvene infrastrukture, Ekonomski fakultet, Split, 1999., str. 41.
[15] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 42.
[16] Fio, O.: Ekonomski i društveni značaj suvremenog pomorskog prijevoza osoba, JAZU, Split, 1968., str.9.

U putničkom prijevozu vrijednost prijevozne usluge vrlo često ne može biti iskazana financijskim parametrima, već se može ogledati u kulturnim, društvenim, psihološkim, sociološkim i drugim područjima, pa je prilikom iskazivanja vrijednosti putničke prijevozne usluge potrebno imati na umu i ostale neekonomske učinke.[17]

U svjetskom gospodarstvu promet se pojavljuje kao veliki potrošač energije. Čak 29,8% ukupne godišnje potrošnje odnosi se na promet, a tome je proporcionalna i razina zagađenja koja nastaje izgaranjem energenata.[18] Udio prometa u GDP nacionalnih gospodarstava većine europskih država kreće se između 5% i 9%, što je manje u usporedbi s nekim drugim gospodarstvenim djelatnostima (oko dvostruko manje u usporedbi s udjelom turizma), ali su posredni efekti koje promet ostvaruje mnogostruko veći.[19] Otprilike na toj razini udjela nalazi se i zaposlenost u prometnom sektoru. Kada se broj zaposlenika stavi u odnos s kapitalom vezanim u prometnim sredstvima i infrastrukturi, te ako se tome doda podatak da javna ulaganja u promet iznose oko 40% u većini europskih država potvrđuje se dobro poznata činjenica da promet obilježavaju velika ulaganja, te da je kapitalno intenzivna djelatnost.[20]

Promet je zaslužan za globalizaciju. To se odnosi na razmjenu osnovnih elemenata proizvodnje – sredstava za rad i predmeta rada, ali još više na razmjenu intelektualnog kapitala i informacija. Slobodno kretanje ljudi radi odmora, zabave i upoznavanja kulture, povijesti i načina života, radi sklapanja i razvijanja poslovnih odnosa, radi razmjene znanstvenih i stručnih spoznaja, sve više briše barijere zbog fizičke udaljenosti. Za razvijene države promet je pretpostavka razvitka gospodarstva i društva u budućnosti, a za države u tranziciji i razvoju, promet je neophodan za unaprjeđenje vanjskotrgovinske robne razmjene i cjelokupne suradnje i razmjene s razvijenijima.[21]

Prometni sustav, kao i svaki drugi, ima svoje negativne strane. Neke od tih negativnih posljedica su: zauzimanje prostora, stvaranje buke i vibracije, onečišćenje, degradacija prostora, opasnost za život i zdravlje ljudi.

[17] Ibidem, str.11.
[18] Wagner, N.: Environmental Protection and Safety Standards, Transurb Consult & Elmar Hertzog und Partner Management Institut Gmbh, Berlin, 1997., str. 5a
[19] UN Statistical Yearbook, New York, 1998-2000., vol. 42-44.
[20] Padjen, J.: op.cit., str. 5.
[21] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 45.

3. TURIZAM U GOSPODARSKOM SUSTAVU

Sukladno opće prihvaćenoj definiciji sustava prema kojoj je to skup elemenata koji su međusobno povezani tako da sačinjavaju cjelinu, a čije uzajamno djelovanje proizvodi određene rezultate, moguće je i turizam definirati kao sustav. Turizam kao sustav je skup elemenata tehničke, tehnološke, i pravne prirode kojemu je svrha pružanje usluga smještaja, ugostiteljstva, prometa, posredovanja i ostalih usluga vezanih za motiv putovanja.[22]

Definiranjem glavnih (bitnih) procesa unutar i između sustava je pretpostavka za upravljanje sustavom, a u sastavu turizma, glavni procesi su:

- Prijevoz turista od mjesta boravka do turističke destinacije,
- Prijevoz po turističkoj destinaciji radi korištenja turističkih sadržaja,
- Prijevoz od turističke destinacije do mjesta boravka turista,
- Prijevoz tereta od mjesta proizvodnje do turističke destinacije radi snabdijevanja,
- Posredovanje u informiranju o turističkoj ponudi,
- Posredovanje u korištenju turističke ponude,
- Priprema i pružanje usluga smještaja u turističkoj destinaciji,
- Priprema i pružanje usluga prehrane u turističkoj destinaciji,
- Priprema i pružanje usluga (zabavnih, kulturnih, sportskih, i sl.) koje su motiv dolaska turista u destinaciju.[23]

Elemente turizma kao sustava moguće je definirati u horizontalnom i vertikalnom smislu.[24] Između elemenata horizontalne strukture postoje ravnopravni odnosi, dok vertikalu strukturu karakterizira hijerarhijska povezanost. Element koji se na hijerarhijskoj ljestvici nalazi na „nižem“ mjestu pretpostavka je za funkcioniranje najbližeg „višeg“ elementa. Raslojavanje sustava kroz vertikalnu strukturu nedovoljno ukazuje na karakter veza između elemenata – ono je vrijedno jer pridonosi jednostavnosti i sustavnosti uvida u strukturu sustava. Horizontalnu i vertikalnu strukturu ne treba shvatiti kruto, posebice s obzirom na veze između elemenata horizontalne i vertikalne strukture, te njihovu dinamičnost. U vertikalnom smislu, elementi turizma kao sustava jesu: tehnički, tehnološki, organizacijski,

[22] Mrnjavac E.: Traffic and Tourism as Systems in Complex Interdependence, Proceedings „Wirtschaft, Verkehr und Turismus im Ostseeraum unter dem Einfluss der EU-Erweitung:Beitrage und Studium“, Ostseeinstitut fur Marketing, Verkehr und Turismus, Sostock, 2001., str.187.
[23] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str.71.
[24] C.f.Radačić, Ž. I Šimulčik, D.: op. cit., str. 236-237.

ekonomski i pravni. Horizontalnu strukturu turizma kao sustava čine: djelatnost posredovanja, prometna djelatnost, djelatnost smještaja, djelatnost ugostiteljstva te ostale djelatnosti.

Djelatnost posredovanja obuhvaća: informiranje emitivnog tržišta o turističkoj ponudi destinacija, prodaju turističkih putovanja, usluga smještaja, prehrane i ostalih usluga. U organizacijskom smislu nositelji ove djelatnosti jesu: tour-operateri, te turističke agencije na emitivnom ili receptivnom tržištu.

Prometna djelatnost se bavi prijevozom turista od mjesta boravka do turističke destinacije. Organizatori prometnog procesa u turističke svrhe mogu biti prometna poduzeća ili turističke agencije koje to mogu činiti svojim prometnim sredstvima ili unajmljenim od prometnog poduzeća. Prometni proces može organizirati i sam turist svojim vozilom (cestovnim) ili unajmljenim od agencije koja je specijalizirana za pružanje takvih usluga.

Djelatnost smještaja predstavlja okosnicu turističke ponude u turističkoj destinaciji, a nositelji u organizacijskom smislu su: hoteli, moteli, pansioni, te drugi subjekti koji su specijalizirani za pružanje usluga smještaja.

Ugostiteljske usluge pružaju hoteli i moteli, pa se njihovo poslovanje u svakom smislu čini posebno složenim. No, djelatnošću ugostiteljstva bave se i specijalizirani objekti kao što su restorani, kafe-barovi, i sl. koji se međusobno razlikuju s obzirom na karakter usluge.

Istraživanja pokazuju da razinu atraktivnosti turističke destinacije determiniraju aktivnosti najrazličitijeg karaktera (kulturne, umjetničke, umjetničke, sportske, zabavne, rekreacijske, zdravstvene, povijesne i ostale), koje predstavljaju motiv dolaska turista u destinaciju. Stoga je značajna i skupina ostalih djelatnosti koje imaju za cilj organizaciju aktivnosti koje predstavljaju okosnicu turističkog proizvoda destinacije.

Da bi učinci turizma kao sustava bili optimalni neophodna je usklađenost elemenata u horizontalnom i vertikalnom smislu i to na sljedeći način:

- Na tehničkoj razini usklađenost komunikacijskih sredstava i sredstava za prijenos informacija, prometnih sredstava, prometno-putničkih terminala, hotelskih i ugostiteljskih objekata te ostalih za turiste interesantnih objekata;
- Na tehnološkoj azini usklađenost procesa prijenosa informacija, procesa prijevoza i prekrcaja turista, procesa ugostiteljskih i smještajnih usluga, te ostalih usluga koje su vezane za posebne motive dolaska turista;

- Na organizacijskoj razini optimalizacija organizacije pravnih subjekata nositelja pojedinih djelatnosti, te usklađivanje dijelova tehnološkog procesa;
- Na ekonomskoj razini usklađenost načina vrednovanja usluga, utvrđivanja troškova, utvrđivanja prodajne cijene, investiranja i sl.;
- Na pravnoj razini usklađenost zakona i propisa nacionalnog karaktera, međudržavnih sporazuma, međunarodnih konvencija i sl.[25]

Budući da je sustav turizma otvoreni sustav, a to implicira brojne veze s okruženjem, među vanjskim čimbenicima najznačajniji su: gospodarstveni sustav u emitivnom području, zahtjevi turista, politički čimbenici i gospodarstveni razvitak na području receptivnog tržišta. Unutar sustava postoje brojne veze među elementima, od kojih su neke slabije, a neke jače i postojanije, te stoga u većoj mjeri utječu na ponašanje sustava. Ako je cilj turizma zadovoljiti čovjekovu potrebu za putovanjem radi odmora, zabave, sporta, rekreacije i sl., tada se može prihvatiti da su oni elementi koji generiraju glavne procese u sustavu turizma: turist, emitivno tržište, turistička destinacija, prometni koridori za turističke tokove između emitivnog i receptivnog područja, te prometna i turistička djelatnost (smještaj, prijevoz, snabdijevanje uslugama i proizvodima destinacije za potrebe turizma).[26]

Ekonomske funkcije turizma su:[27]

• multiplikativna – umnožavanje početnog djelovanja, proširuje tržište, potiče i ubrzava proizvodnju.

• induktivna – povećava proizvodnju

• akceleratorska – ubrzava opći razvoj

• konverzijska – pretvara neprivredna dobra u privredna (zdravstvo, kultura)

• funkcija zapošljavanja – nova radna mjesta, smanjenje migracijskih pojava

• razvitak nerazvijenih područja

• usklađivanje robno – novčanih odnosa – unos stranih sredstava plaćanja bez izvoza protuvrijednih

[25] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 59-62.
[26] Ibidem, str. 9.
[27] Dobrovoljski B.: Uvod u turizam, str. 4 (https://www.scribd.com/doc/165360610/Uvod-u-Turizam (kolovoz, 2016.))

• jačanje platne bilance – olakšava nabavu robe u inozemstvu

4. TURIZAM I PROMET KAO MEĐUOVISNI SUSTAVI

Ekonomski razvoj utječe na razvoj prometnog sustava, ustrojstvo prometnog sustava i funkcioniranje prometnog sustava. Prometni razvoj utječe na ekonomski razvoj kroz veličinu proizvodnje i potrošnje, porast društvenog proizvoda, prostornu distribuciju proizvodnje te razvoj pojedinih grupacija: grana.

Prometna djelatnost je element sustava turizma. Budući da ona predstavlja cjelinu koja se bitno razlikuje od ostalih djelatnosti koje čine sastav turizma moguće je promatrati kao sustav, odnosno podsustav turizma. Promet, međutim, obuhvaća i druge elemente koji izlaze izvan turizma i na određeni način utječu na njega. Za međuovisnost turizma i prometa bitan je podsustav prometa koji je sastavnica i sustava turizma i prometnoga sustava.[28]

4.1. Prometne grane u funkciji razvoja turizma

Za ostvarenje ciljeva turizma, nemaju svi elementi prometnog sustava istu ulogu i važnost. Utjecaj jednih elemenata je veoma bitan, dok je utjecaj drugih posredan ili čak zanemariv. U turizmu je jako važan telekomunikacijski promet koji omogućava i olakšava poslovanje turističkih agencija i širenje informacija o turističkoj destinaciji. Ukoliko se izuzme telekomunikacijski promet, ostaju tradicionalne prometne grane koje omogućavaju prijenos turista od emitivnog do receptivnog tržišta te ostale funkcije prometa u vezi s turizmom. Zbog različitih vrsta sredstava za putovanje i različitih prometnih sustava, razlikuje se kopneni promet, vodeni promet i zračni promet. U kopneni promet spada cestovni i željeznički promet, a u vodeni spada pomorski i riječno-jezersko-kanalski promet. Svaka država prema prirodno-zemljopisnim uvjetima raspolaže drugačijim uvjetima i mogućnostima za razvitak turizma i prometa pa je prije svega potrebno definirati ciljeve tog razvitka da bi se moglo pristupiti njihovom usklađivanju i korelaciji. Cilj svake turističke države je razvitak prometnog sustava u funkciji turističkog, a na politikama je da to ostvare efikasnim mjerama.

[28] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 62.

4.1.1. Kopneni promet

Gotovo polovina prijevoza u turističke svrhe u svijetu realizira se cestovnim prometom, a posebice automobilima. Ne može se tvrditi da je to najznačajnija prometna grana, ali je sigurno kako bi razmjeri turizma u svijetu bili manji, a raznolikost turističke ponude skromnija da nema automobila, autobusa i drugih sredstava cestovnog prometa. Cestovni promet je izuzetno elastičan, najviše se elastičnost odražava na izbor vremena početka i završetka putovanja, rute kojom će se putovati od polazišne do odredišne točke, vremenu i lokaciji usputnih postaja, dostupnosti svakom mjestu do kojeg vodi put, te prijevoz „od vrata do vrata". Nasuprot velikih prednosti, prisutni su i veliki nedostatci kao što su potrošnja velikih količina naftnih derivata, potrebe za velikim prostorima za kretanje i mirovanje posebice u velikim gradovima, te nepovoljni ekološki i sigurnosni pokazatelji. Zbog uloge cestovnog prometa u društvu i gospodarstvu, za posljedicu je velik broj cestovnih vozila u svijetu što uzrokuje veliku gustoću prometnica po jedinici površine. Cestovna vozila su najmanjeg kapaciteta u usporedbi s prosječnom veličinom statističkog kapaciteta ostalih prometnih sredstava, pogodna su za individualno korištenje i relativno su jeftina. Također i trend sve suvremenijih cestovnih vozila prati i odgovarajuća prometna infrastruktura, koja omogućava sve veće brzine, veću propusnu moć zbog većega broja voznih traka, veću udobnost i kod putovanja na velikim udaljenostima zahvaljujući objektima za snabdijevanje i odmor, koji su sastavni dio suvremene cestovne infrastrukture. U turističkim tokovima cestovna vozila su nositelji povezivanja emitivnog i receptivnog područja, sastavni su dio turističkog proizvoda, koji predstavljaju samo putovanje te imaju nezamjenjivu ulogu u snabdijevanju turističke destinacije. Cestovni promet je od iznimne važnosti jer poveziva one destinacije koje nisu dostupne drugim prometnim sredstvima i načinom, ceste vode sve do završne točke turističkog putovanja. U usporedbi s drugim prometnim granama, putovanje cestom je relativno udobno, jeftino i brzo, lišeno potrebe za presjedanjem i s mogućnošću turističkih doživljaja i za vrijeme trajanja putovanja.[29]

U organizacijskom smislu cestovni promet ima karakter vlastitog prijevoza, linijskog (javnog) prijevoza te prijevoza za posebne namjene. Vlastiti prijevoz su svi oni koji poduzimaju fizičke osobe, ali nikada u komercijalne svrhe – prijevozi vlastitim ili unajmljenim prijevoznim sredstvima. Prijevoze posebne namjene organiziraju pravne osobe,

[29] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 81-82.

koje ne moraju biti prometna poduzeća, radi osiguranja uvjeta za nesmetano odvijanje osnovne djelatnosti. Linijski prijevoz organiziraju specijalizirana prometna poduzeća koja obavljaju vozni red, posredstvom kojeg potencijalni korisnici stječu informaciju o: vremenu i mjestu početka i završetka putovanja, cijeni prijevozne usluge i eventualno značajkama prometnog sredstva. Vozni red je uvijek javnog karaktera i njegova je zadaća upoznavanje tržišta s prometnom ponudom.[30]

Automobilski promet je glavni pokretač mobilnosti i nezamjenjiv u turističkim tokovima, a automobil je najbrojnije cestovno vozilo. U turizmu je nositelj individualnog prometa između emitivnog i receptivnog tržišta. Masovnost cestovnoga prometa je posljedica uporabe vlastitih automobila. U razvijenim državama prosječan broj automobila po obitelji veći je od jedan pa se tim pokazateljem iskazuje i visina životnog standarda. Pokretljivost turista u destinaciji omogućavaju i sve brojnije agencije za iznajmljivanje vozila, koje automobile tako koriste na pravni i ekonomski način. Slična automobilu, manje brojna i isključivo vezana za turizam su vozila za kampiranje – kamp prikolice i kamperi. Namijenjeni su duljem putovanju koje obuhvaća zaustavljanje, noćenje, pripremu hrane, turističke sadržaje i slično. Ova sredstva bitno pridonose individualnosti u planiranju i organiziranju turističkim putovanja. Prisutan je i velik interes za iznajmljivanjem vozila za kampiranje jer je mnogo isplativije nego posjedovati vlastiti koji se ne koristi cijelu godinu pa nije ekonomski isplativo. U turističkoj ponudi sve veću ulogu imaju motocikli i bicikli. Olakšava kretanje u turističkoj destinaciji te stvara manje gužve u središtima gradova, pogotovo pogodno za mjesta u kojima je problem nedostatak parkinga za automobile. Organizacija biciklističkog prometa iziskuje mrežu staza i signalizaciju odvojenu od cesta te prostore za mirovanje na svim značajnijim lokacijama osobito u središtu grada. Bicikl osim toga predstavlja i „ekološko“ prometno sredstvo koje ne samo da pomaže u smanjivanju gužve u središtima gradova nego povoljno utječe na opće zdravstveno stanje korisnika i na razinu kvalitete života u gradu. Uz pomoć toga razvijaju se i drugi oblici jednostavne turističke ponude vezane za boravak u prirodi koje čine sadržaj ekološkog turizma. U tom smislu turističke agencije sve više nude turističke aranžmane u kojima je biciklistički promet najznačajniji dio turističke ponude u destinaciji.[31]

Autobusni promet je napredovao razvitkom turizma što je dovelo do pojave novih tipova autobusa koji odlikuju udobnošću i bogatom opremom radi osiguranja dodatnih usluga

[30] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 83.
[31] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 83-85.

tijekom putovanja. Namijenjeni su dugotrajnom boravku putnika. Turistički autobusi igraju ulogu masovnih nositelja prometa turista, ali sudjeluju i u linijskom putničkom prometu. Turisti mogu na području turističke destinacije koristiti usluge gradskog i prigradskog prometa, kojeg najčešće obavljaju autobusi, koji su prilagođeni prijevozu velikog broja putnika na kraćim udaljenostima u režimu linijskog prijevoza. To pridonosi manjim gužvama na prometnicama jer se ne koriste individualna prijevozna sredstva, te tako pomaže u reguliranju ionako malih prihvatnih kapaciteta za parkiranje automobila.[32]

Druga grana kopnenog prometa je željeznički promet. Prednosti željeznice u odnosu na cestovni i zračni promet su mnogostruko veći kapaciteti jednokratnog prihvata putnika, niski troškovi eksploatacije te vrlo povoljni pokazatelji sigurnosti i utjecaja na okolinu. Najveći nedostatci su neelastičnost budući da svi prijevozi imaju linijski karakter, a početno-završne točke su isključivo željezničke postaje, nemogućnost prijevoza „od vrata do vrata“ i mala komercijalna brzina. Mala komercijalna brzina je glavni razlog zbog kojeg se osporavaju željeznice i njene uloge u putničkom prometu. I od željeznice kao i od ostalih prometnih grana putnici očekuju kvalitetnu prijevoznu uslugu, no kod željeznice ta kvaliteta u većoj mjeri odstupa od očekivanog. Među nedostatcima, putnici su na prvom mjestu istaknuli kašnjenje. Ovaj, ali i neki drugi nedostatci, posljedica su neučinkovite organizacije željeznice. U Hrvatskoj, ali i u europskim državama, željeznički promet je organiziran posredstvom jednog poduzeća koje je u državnom vlasništvu, i koje objedinjuje prijevoz, održavanje prometnih sredstava te održavanje infrastrukture i signalnih uređaja. Svi poslovi željezničkog prometa na teritoriju jedne države povjereni su jednom poduzeću, a ono zapošljava velik broj ljudi i odlikuje se vrlo složenom organizacijskom strukturom i organizacijom radnih procesa, a modernizacija iziskuje ulaganje velikog kapitala. Nekvalitetna prometna usluga željezničkog prometa, čak i uz nižu cijenu nije dovoljno privlačna korisnicima od one u cestovnom prometu. Uz ovaj nedostatak, željeznica ima i veliku prednost koja postaje sve značajnija kako opća razina zagađenja i devastacije postaje sve veća. Željeznici je zbog vrste pogona potrebna manja širina prostora koja se treba osigurati za željezničku prugu, pa s usporedbom prostora kojeg treba cesta, željeznica manje agresivno djeluje na prirodu. Zbog toga prometne politike i zajednička politika EU stimuliraju razvitak željeznice kako bi bila u stanju konkurirati cestovnom prometu i usporiti njegov prekomjerni razvitak. Većina europskih zemalja je započela sa privatizacijom dijelova željezničkog podsustava s ciljem da se karakteristike usluge prilagode zahtjevima potražnje. Najveći razvojni pomak u

[32] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 86.

posljednjim desetljećima je uvođenje „vlakova velikih brzina“. Rezultat je visokokvalitetna prometna usluga usporediva s uslugom u zračnom prometu koju je i zahtjevno i razvijeno europsko tržište vrlo dobro prihvatilo. Iako je broj korisnika usluga „vlakovima velikih brzina“ relativno mali u usporedbi s ukupnim prometom putnika u željeznici, potrebno je ukazati na konstantan ulazni trend porasta prometa ovim oblikom željezničkog prometa. U budućnosti je zato realno očekivati porast atraktivnosti željeznice u putničkom prometu. Svi prijevozi željeznicom imaju linijski i javni karakter. Prigodni su prijevozi izuzetak, jer je organizacija prometa željezničkom prugom, s obzirom na broj usputnih kolodvora, različit režim vlakova i vrstu te različitu brzinu takav da je u jednom usklađenom voznom redu teško uklopiti dodatne prijevoze. U vrijeme turističke sezone ili u predblagdanske dane uvode se „turistički vlakovi“, koji su odabirom početne i završne točke, te s vremenima polaska i dolaska prilagođeni turističkim tokovima. Turističkim vlakovima, koji povezuju mjesta velikih udaljenosti s jakim i u vrijeme sezone konstantnim turističkim tokovima, u pravilu se priključuju vagoni za automobile kako bi turisti na odredištu mogli koristiti sve prednosti raspolaganja vlastitim automobilom. Turističkim se vlakovima smanjuje obujam cestovnog prometa koji na području Europe predstavlja sve veći ekološki i sigurnosni problem.[33]

4.1.2. Vodeni (morski) promet

Iako je pomorski promet nekada bila najznačajnija prometna grana, danas u putničkim tokovima zauzima vrlo skroman udio. U svjetskim robnim tokovima još uvijek ima nezamjenjivu ulogu, ali u putničkom prometu je ograničeno na linijski servis na kraćim udaljenostima, kružna putovanja i na izlete. Osnovno prijevozno sredstvo u pomorskom prometu je brod koji raspolaže velikim kapacitetima za prihvat putnika, ali malom brzinom u usporedbi sa sredstvima drugih prometnih grana. Obilježavaju ga i niski prijevozni troškovi te elastičnost u odabiru rute između početne i završne luke. Brod je, uz vlak, najsigurnije prometno sredstvo koji sa stalnim konstrukcijskim poboljšanjima postaje još sigurniji i bolji. Iako ima mnogo prednosti, pomorski promet se ipak koristi samo kada niti jedna druga prometna grana nije prisutna na tom tržišnom segmentu jer se pomorski promet nije na vrijeme i u potpunosti prilagodio tržišnoj potražnji i potrebama putnika. Zbog toga se u posljednje vrijeme ipak uvode „brodovi velikih brzina“ po uzoru na druge prometne grane te

[33] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 94-99.

podsjeća na zrakoplov po unutrašnjem uređenju i kvaliteti. Neke plovne jedinice su koncipirane tako da mogu prihvatiti ne samo putnike nego i njihove automobile i nazivaju se trajekti. Podsustav pomorskog prometa osim brodova obuhvaća i infrastrukturu – luke, signalno-sigurnosne uređaje i plovne kanale. Prometni put je besplatan, a gradnja luka u pravilu je u nadležnosti države.[34]

Pomorski promet kao i ostale prometne grane se organizira kao linijski i kao promet po posebnim potrebama. Imaju vrlo malo sličnosti i djeluju kao dva potpuno nezavisna podsustava. Linijski pomorski putnički promet postoji na oni mjestima gdje postoji potražnja za prijevozom na tim relacijama. U tu vrstu spadaju i trajekti koji su namijenjeni kratkim, srednjim i najvećim udaljenostima, a o tim udaljenostima ovise i značajke broda. Suvremeni trajekti velikih kapaciteta sve više podsjećaju na brodove za kružna putovanja pa ih u tu svrhu pojedine agencije uključuju u turističke aranžmane u svojstvu mini krstarenja. Linijski putnički promet su obavljaju privatna linijsko brodarska poduzeća koja pokazuju interes za linijama na kojima postoji konstantna i znatna potražnja, tj. one linije koje osiguravaju garanciju da će održavanje linije biti profitabilno. Za one linije koje imaju ekstremno nisku potražnju, privatna poduzeća nisu zainteresirana jer nisu profitabilna stoga njima posluju državna poduzeća. Također države pomažu kroz subvencioniranje linija kako bi se održavao život na otocima i za razvitak turizma tamo gdje bi to bez prometne povezanosti bilo nemoguće.

Zbog motiva turističkih putovanja koja su najčešće sunce i more, razvio se poseban oblik pomorskog prometa, a to su kružna putovanja i izleti. Kružna putovanja mogu biti međunarodnog karaktera i kružna putovanja unutar teritorijalnih voda neke države. Turistički proizvod kružnog putovanja sastoji se od turističke ponude u lukama i njihovoj neposrednoj blizini i od prometno-turističke ponude na brodu tijekom plovidbe. Brodovi namijenjeni međunarodnim kružnim putovanjima su velikog kapaciteta, do 300 putnika, te velike brzine i izrazite finoće linije brodskog trupa.[35] Međunarodna kružna putovanja realiziraju se na temelju ugovora između brodarskog poduzeća i turističke agencije. Brodarsko poduzeće obavlja prijevoznu funkciju, a turistička agencija komercijalnu tj. prodajnu funkciju. Brodovi za kružna putovanja zapošljavaju velik broj putnika od kojih je, osim posade, prisutno i „bijelo osoblje“ koje putnicima pruža tipične turističke usluge kao što su ugostiteljske, smještajne i druge. Na najvećim brodovima, broj zaposlenih je jedna trećina broja putnika.

[34] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 111-114.
[35] Cruise and Ferry Info, 2001., no.4, str. 47.

Iako su ovi brodovi vrlo luksuzni i raskošni, sve ih se više doživljava kao nositelje masovnog turizma, zbog velikih kapaciteta koje primaju i zbog uniformiranosti ponude. Zbog toga se sve više potražnja turista veće platežne moći usmjerava na manje plovne jedinice koje su kapaciteta od 50 do 100 putnika jer imaju ekskluzivnu ponudu na brodu i nestandardne interijere. Cijena jednog dana na takvom manjem brodu je i do 10 puta veća nego na velikom brodu. Na tržištu za kružna putovanja nude se i brodovi srednje veličine koji su u stanju ponuditi intimniju i ugodniju atmosferu za razliku od velikih brodova. [36]

Izletnički brodovi predstavljaju vrlo značajan dio ponude u primorskim destinacijama, jer izleti čine dostupnima obalne destinacije, koje su teško pristupačne morem ili drugim prometnim putem. Kapacitet brodova za izlet ne prelazi preko 100 putnika, a na brodu je svega nekoliko zaposlenika koji obavljaju nautičku, strojarsku, prodajnu i ugostiteljsku funkciju. Motivi izleta mogu biti razgledavanje podmorja, otoka i slično.

U novije vrijeme zbog sve veće potražnje za međunarodnim kružnim putovanjima, razvijaju se posebni terminali za tu vrstu prometa, a zbog toga što putnici dolaze s udaljenih emitivnih tržišta, potrebno je da terminal bude lociran u blizini zračne luke. Prednosti imaju terminali u centru grada jer tako turisti imaju mogućnost koristiti i druge turističke sadržaje, a samo čekanje će proći brže te će i ponuda biti raznovrsnija i kvalitetnija. [37]

Tablica 1: Promet putnika u morskim lukama

	2013.				**2015.**			
	Srpanj		**Kolovoz**		**Srpanj**		**Kolovoz**	
	Unutar. promet	**Međun. Promet**	**Unutar. promet**	**Međun. Promet**	**Unutar. promet**	**Međun. promet**	**Unutar. promet**	**Međun. promet**
Ukupno	2.674.913	242.242	3.195.964	278.915	2.686.433	242.770	3.339.219	274.298

Izvor: Državni zavod za statistiku, http://www.dzs.hr/

Prema podatcima sa Državnog zavoda za statistiku može se primijetiti porast dolazaka putnika u morskim lukama u Hrvatskoj u 2015. godini u odnosu na 2013. Porastao je broj putnika ne samo u unutarnjem prometu nego i u međunarodnom morskom prometu u mjesecima ljetne sezone što dovodi do zaključka da se povećao i broj turističkih dolazaka.

[36] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 116-118.
[37] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 119-120.

Razvojem morskih luka i marina povećao se broj dolazaka ovim prometnim putem te se samim tim bolje razvija i sam turizam u okolici tih luka i marina.

4.1.3. Zračni promet

Zračni promet je najmlađa prometna grana, no po svojoj ulozi u prometnom sustavu i oposluživanju turističkih tokova, ne samo da ne zaostaje za ostalim prometnim granama, već na pojedinim tržišnim segmentima ima vodeću ulogu. Sadrži karakteristike kojim se ne odlikuje niti jedna druga prometna grana. Zračni promet ne iziskuje gradnju infrastrukture na prijevoznim pravcima. Potrebno je jedino izgraditi početno-završne točke – zračne luke (aerodrome). One su međusobno povezane zamišljenim rutama – koridorima, koje se razlikuju po visini i smjeru, a garantiraju sigurnost leta rastućem broju zrakoplova (aviona). Ovisnost prometa o početno-završnim točkama ukazuje na neelastičnost, a u slučaju zračnog prometa dodatan nedostatak predstavlja neophodnost upotrebe neke druge prometne grane za prijevod od i do zračne luke, najčešće cestovnog prometa. Zbog zauzimanja velikog prostora, zračne luke su najčešće udaljene po nekoliko desetaka kilometara od grada. Najveća prednost zračnog prometa je njegova brzina koja doseže do 900 km/h te tako nadmašuje sve druge prometne grane pa je to razlog zbog kojeg je zrakoplovni prijevoz u svega desetak godina ostvario dinamičan razvitak. Zahvaljujući zrakoplovima i najudaljeniji dijelovi kopna su postali dostupni i tako dobili mogućnost da postanu turistička destinacija. Ta činjenica je pridonijela globalizaciji u svim njenim aspektima, a turizam učinila svjetskim fenomenom. Najveći nedostatci zrakoplova su visoke nabavne cijene i troškovi eksploatacije te relativno skromni kapaciteti koji kod najvećih suvremenih tipova zrakoplova iznosi do 500 putnika. Povijest putničkog zračnog prometa, povijest je i turističkog prometa. O razmjerima zračnog prometa u turizmu najbolje svjedoči činjenica da je razvijena i posebna organizacijska kategorija zračnoga prometa, a to je „charter“ promet, koji je prilagođen potrebama prijenosa turističkih tokova. [38]

Kao i ostale prometne grane, tako i za zračni promet postoji linijski promet. Poslovanje linijskog prijevoznika najviše opterećuje nastojanje da osigura što je moguće veću popunjenost kapaciteta zrakoplova po svakom pojedinom letu budući da na veličini fiksnih, a ni varijabilnih troškova ne može bitno utjecati. Prodaju putnih karata, linijski prijevoznik

[38] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 101-103.

može povjeriti agenciji, drugom prijevozniku ili vlastitoj mreži agencija. Moguće je kombinirati i sva tri načina.

Za bolje zadovoljavanje potražnje za zračnim prometom i određenim destinacijama, razvio se „charter“ promet. Veći je stupanj popunjenosti kapaciteta „chartera“ u usporedbi sa linijskim prometom (popunjenost je oko 80-90%), ali je manja kvaliteta prometne usluge. Manja kvaliteta se ističe u:[39] manjoj udobnosti, manje zabave, skromnijoj ponudi jela i pića, nižoj cijeni prometne usluge, nepovoljnijem odnosu broja posade aviona i broja putnika, nepovoljnijim vremenima polaska, nepovoljnijim aerodromima i manje frekventnim polascima. „Charter“ promet surađuje sa zračnim prijevoznikom i turističkim agencijama. Turistička agencija istražuje tržište i analizira potražnju za prijevozom na određenoj relaciji i u određenu destinaciju i na taj način sastavlja ponudu i ugovara prijevoz sa zračnim prijevoznikom koji se obvezuje osigurati točno određeni tip aviona s posadom. Zračni prijevoznik obavlja prijevozničku funkciju, a turistička agencija obavlja prodajnu funkciju „charter“ prijevoza.

U zračnom prometu mogući su različiti oblici ugovora o „charter“ prometu: cjelokupni kapacitet zrakoplova (whole charter), dio kapaciteta zrakoplova, a preostali dio se raspoređuje između jedne ili više drugih agencija (part ili split charter), ugovorom može biti i obuhvaćen samo jedan prijevoz (ad hoc charter) ili više uzastopnih prijevoza (series charter) te isključivo korištenje zrakoplova za čitavu sezonu (time charter).[40] Najracionalniji i najekonomičniji je „charter“ na vrijeme jer omogućava uzastopni prijevoz putnika između polazišne i odredišne zračne luke na način da zrakoplov nikad ne leti prazan pa se na taj način povećava ekonomičnost. Ovaj način zračnog prijevoza je atraktivniji kod turista jer su niže cijene nego kod linijskog prometa. U ukupnom zračnom prometu, najveći postotak zauzima linijski promet zrakoplovima, a 10% pripada „charter“ prometu. Udio prijevoza vlastitim zrakoplovima je simboličan.[41]

Zračne luke se grade se u blizini većih gradova, najčešće nekoliko desetaka kilometara od grada. Zbog te udaljenosti, bitna je suradnja sa ostalim granama prometa, najčešće cestovnim prometom koji obavlja transfer turista od zračne luke do destinacije te od destinacije natrag do zračne luke. Zbog velikih gužva u sezoni, transfer između zračne luke i odredišne točke može potrajati duže nego što uopće traje let. S obzirom na namjenu, zračne

[39] Pender, L.: Travel Trade and Transport. Continuum, London, 2001, str. 171.
[40] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 107.
[41] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 108.

luke mogu biti opremljene za lokalni promet, nacionalni promet i za međunarodni promet. Izgradnja zračnih luka skupa je investicija pa je najčešće financirana od strane države ili lokalnih vlasti.

Tablica 2: Turistička aktivnost (broj putovanja) stanovništa Republike Hrvatske zrakoplovom

2014.						
	Privatna putovanja					
	Hrvatska			Inozemstvo		
	1 i više noćenja	1-3 noćenja	4 i više noćenja	1 i više noćenja	1-3 noćenja	4 i više noćenja
Zrakoplovom	283.137	67.881	215.256	69.381	35.754	33.627

Izvor: Državni zavod za statistiku, http://dzs.hr/

Broj putovanja zrakoplovom stanovništva Republike Hrvatske s privatnim motivima unutar Hrvatske 2014. godine iznosi 556.274 putovanja godišnje. Isto tako, za broj putovanja zrakoplovom stanovništva Republike Hrvatske s privatnim motivima, ali u inozemstvo iznosi 138.762 putovanja godišnje. Velika je razlika u putovanjima zrakoplovom unutar Hrvatske i u inozemstvo, ali je svakako veći broj nego prethodnih godina i svake godine se povećava jer su cijene pristupačnije, sve je više destinacija koje su povezane zračnim prometom te se povećava svijest o sigurnosti zračnog prometa.

4.2. Veze između međunarodnog turizma i prometnog razvoja

U sklopu turističke ponude i općenito turizma, promet ima veliku ulogu. Najvažnija uloga je povezivanje emitivnog i receptivnog tržišta, tj. prijevoz putnika (turista) od emitivnog područja do odredišne turističke destinacije. Promet je bitan segment turističke ponude jer se turisti često odlučuju za određeni oblik turističkog proizvoda na osnovu prometnog sredstva ili vrsti prometa kojeg žele koristiti. Za razvoj međunarodnog turizma najveći značaj je imao razvoj prometa koji je doveo do globalizacije i povezivanja udaljenih i teško dostupnih mjesta sa ostatkom svijeta. Da nema prometa, ne bi se mogao razviti ni turizam. S druge strane, s razvojem i sve većom ulogom turizma u svjetskom gospodarstvu,

povećavao se i prometni razvoj koji mora pratiti nove i ekonomičnije trendove. Prometni razvoj pratio je turističku potražnju i potrebe turista i ostalih sudionika u turizmu. Prometni razvoj stoga prati razvoj turizma i obrnuto. Ova dva sustava su, iako su sami za sebe neovisni, veoma povezani i ne bi mogli jedno bez drugog. U novije vrijeme, cijeli svijet je postao veoma dostupan zahvaljujući ekonomičnim načinima prijevoza od jednog kraja do drugog, a posebno razvojem zračnog prometa i jeftinih avio kompanija koje omogućavaju ljudima različitih platežnih moći da putuju.

4.2.1. Kopneni promet

Kopneni promet dijeli se na promet cestama i promet željeznicama. Cestovni se promet, uz zračni promet, najviše koristi u prijevozu turista. Postoje više vrsta različitih oblika turističkih prijevoza koji se razlikuju po vrsti cestovnog vozila i specifičnim značajkama turističke potražnje. Razvojem turizma razvijali su se i specifični oblici turističkog prijevoza koji su najviše odgovarali modernijoj i novijoj turističkoj potražnji.

U cijelom svijetu, kao turistički proizvod, razvijeni su autobusni izleti. Popularnost autobusnih izleta leži u njihovoj niskoj cijeni i kratkim trajanjem stoga su dostupni i korisnicima niže platežne moći. Autobusni izleti se dijele na one koji su namijenjeni turističkom tržištu i na one namijenjene zatvorenim grupama korisnika.[42] Izleti namijenjeni turističkom tržištu jesu povremeni prijevozi, u kojima se ravnopravno pojavljuje turistička i prijevoznička funkcija. Ova vrsta prijevoza autobusima organizira se samo onda kada postoji dostatna turistička potražnja za tim turističkim proizvodom kako bi putovanje bilo isplativo i ekonomično za prijevoznike, a i kako bi samo putovanje bilo jeftinije za turiste. U organiziranju autobusnih izleta sudjeluju i turističke agencije koje na ovaj način također profitiraju i razvijaju svoje poslovanje, što stvara još jednu poveznicu između razvoja turizma sa prometnim razvojem. Autobusni izleti za zatvorene grupe korisnika svode se najvećim dijelom na prijevozničku funkciju, a tek sekundarno, i ne uvijek, na turističku funkciju. Autobusni izleti za zatvorene grupe najčešće se organiziraju za vrtiće, škole, crkve, sportske klubove i slično.

[42] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 140.

Osim izleta koji traju kratko, autobusima se mogu obavljati i višednevna putovanja. Vrlo su popularna, a razlozi te popularnosti su bogat i raznolik turistički sadržaj i relativno povoljan odnos između ukupne cijene putovanja i turističkog sadržaja koji se na tim putovanjima dobije.[43] Masovnost korištenja ove turističke usluge je i ta što je cijena višestruko niža u usporedbi s cijenom putovanja drugim prometnim sredstvom na istoj relaciji, ali je i značajna mogućnost razgledavanja okoline za vrijeme putovanja. I u ovom slučaju, kao i kod autobusnih izleta, turističke agencije sudjeluju u organiziranju kombinirajući turističku i prijevozničku funkciju koje se neprekidno isprepliću. Turistički sadržaj obuhvaća organiziranje ugostiteljskih usluga i usluga noćenja, razgledavanje kulturnih i povijesnih znamenitosti, usluga stručnog vodiča i ostalo. Ulogu organizatora osim turističkih agencija imaju i tour-operatori. Ekskurzije su jedna od čestih vrsta višednevnih putovanja autobusima.

Razvojem turizma i boljom turističkom ponudom, razvili su se i panoramski prijevozi autobusima, a u skorije vrijeme i lokalnim vlakićima koji turistima pružaju funkciju prijevoza, ali i turističku funkciju jer razgledavanjem upotpunjuju svoj turistički doživljaj o samoj destinaciji. Ono što je doprinijelo još boljoj ponudi u turistički receptivnim područjima su ponuda iznajmljivanja cestovnih vozila „rent a car“. Iznajmljuju se osobni automobili, ali sve češće i mali motocikli i bicikli. To je posebno značajno u razvoju međunarodnog turizma jer sve više turista u turističku destinaciju dolaze avionima, pa im je potreban prijevoz od zračne luke do samog smještaja, ali i za obilaženje i kretanje po destinaciji. Stoga je za razvoj turizma izuzetno pogodna ova usluga koja turistima mnogo olakšava. Zbog toga se turisti lakše odluče za dolazak avionom jer znaju da osobni automobil mogu lako i jednostavno nabaviti i u samoj turističkoj destinaciji. S tim imaju i osjećaj slobode i samoodlučivanja jer sami određuju gdje i kada žele ići, umjesto da ovise o autobusnim linijama.

Drugi tip kopnenog prometa je promet željeznicom. Iako ima mnogo prednosti, ipak ovisi o ostalim tipovima prometa, a najčešće o cestovnom jer nema mogućnost prijevoza „od vrata do vrata“. Željeznička poduzeća nastoje povećati kvalitetu i udobnost svojih vlakova sa dodatnim sadržajima kako bi privukli veći broj korisnika.

4.2.2. Vodeni (morski) promet

[43] Ibidem

Razvitak primorskog turizma ovisan je o pomorskom prometu, koji može biti elementom povećanja turističke atraktivnosti destinacije ili jedinim modalitetom u povezivanju destinacije s izvorom potražnje. Zbog toga su i oblici sudjelovanja pomorskog prometa u turizmu brojni i raznoliki. U pomorskom prometu postoji više vrsta putovanja koji su turistička usluga sama po sebi. Prva takva putovanja su kružna putovanja koja mogu obuhvaćati receptivno tržište više država ili samo jedne države. Sukladno karakteru i veličini receptivnog tržišta mogu biti međunarodna kružna putovanja i kružna putovanja unutar teritorijalnih voda. Prometnu funkciju ove turističke usluge obavlja brodarsko poduzeće koje je specijalizirano upravo za taj vid brodarske djelatnosti. Brodarsko poduzeće stavlja na raspolaganje brod i posadu, a u manjoj mjeri može čak obavljati i prodajnu funkciju, ali to ipak najčešće obavljaju turističke agencije. Turističke agencije specijalizirane za organizaciju kružnih putovanja raspolažu razgranatom mrežom poslovnica koja omogućava kvalitetnu pokrivenost emitivnog tržišta – jedne svjetske regije ili čak nekoliko svjetskih regija. Zbog takvog rasporeda emitivnih i receptivnih tržišta, te relativno velike udaljenosti, turistička agencija će organizirati i prijevoz zrakom do i od luke polazišta. Samim tim što ni pomorski promet ne može funkcionirati samostalno bez prisutnosti drugih prometnih grana ukazuje na to kako je turizam utjecao na prometni razvoj i na povezivanje svih prometnih grana u cjelinu koja najčešće ne može jedna bez drugih.[44] Međunarodna kružna putovanja razlikuju se u vremenu trajanja koja mogu biti kraća i duža. Najčešće se kreće u rasponu od 3-4 dana do 15 dana. Razlikuju se i po kvaliteti usluge što ima za posljedicu znatnu razliku u cijeni. Kružna putovanja razlikuju se i po turističkoj ponudi koju nude, a može biti razgledavanje kulturno-povijesnih znamenitosti, životinjskog i biljnog svijeta, uživanje u zabavi, moru i suncu i slično.[45]

Istraživanje tržišta pokazuje blago opadanje interesa za putovanja velikim brodovima za kružna putovanja, koji profitabilnost zasnivaju na „ekonomiji veličine“. Zbog toga se ponuda obogaćuje različitim vrstama putovanja, koja su namijenjena određenim tržišnim skupinama. Zahvaljujući takvom pristupu organizatora kružnih putovanja izbjegnuta je kriza, a u blagom porastu je broj mlađih ljudi, obitelji s djecom, kraćih putovanja i putovanja namijenjenih izuzetno imućnoj kategoriji turista. U receptivnim državama koje raspolažu atraktivnom i razvedenom obalom značajan segment turističke ponude su upravo kružna putovanja i to ona unutar teritorijalnih voda. Prijevoznu funkciju pružaju mala obiteljska

[44] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 153.
[45] Biebig, P. et all: Seeverkehrswirtschaft, Oldenburg Verlag, Munchen, Wien, 1994., str. 308.

brodarska poduzeća koja često raspolažu samo jednim brodom. Trajanje putovanja je između 7 i 14 dana, a turistička ponuda je relativno jednostavna, najčešće je to uživanje u moru i suncu, posjet kulturno-povijesnim znamenitostima te uživanje u lokalnim gastronomskim specijalitetima. Prodaja putovanja se obavlja preko turističkih agencija. Kružna putovanja brodom omogućavaju i razvoj lokalnih davatelja turističkih usluga, pogotovo ugostiteljstva, jer turisti napuštaju brodove prilikom usidrenja i istražuju lokalnu ponudu.[46]

Brodom se mogu obavljati i izleti. Izleti su kraća putovanja koja traju od nekoliko sati do najviše jednog dana. Izrazito su popularno i značajno pridonose atraktivnosti primorske destinacije jer turistima omogućavaju bitno drugačiju percepciju prirode od one koja se nudi ostalim prometnim sredstvima. Popularnosti izleta brodom najviše pridonose niske cijene koja je uvjetovana jednostavnošću ponude i kratkoćom trajanja. Osim prijevoza se na brodovima za izlet nudi i jednostavna ugostiteljska ponuda. Turistima pruža još veći doživljaj destinacije kada na brodu mogu osjetiti i isprobati prave domaće proizvode i specijalitete. Prodaju ove turističke usluge, izleti brodom, najčešće obavljaju sama brodarska poduzeća, dok se u promociju uključuju turistički subjekti na području destinacije kao što su hoteli, privatni pansioni, kampovi i slično.[47]

Specifični oblik turizma koji postaje sve popularniji, a osnova kojeg je prometna komponenta pomorskog prometa je nautički turizam. Nautički turizam djeluje kao samostalni turistički proizvod te u državama koje raspolažu prirodnim uvjetima za njegov razvitak igra vrlo veliku ulogu. Nautički turizam se zasniva na plovidbi i boravku u specijalnim plovilima-brodicama ili jahtama, koje mogu biti unajmljene ili u vlasništvu korisnika. Pretpostavka za razvitak ovog oblika turizma su marine: objekti infrastrukture na obali mora s odgovarajućom opremom radi prihvata plovila i nautičara. Marine su namijenjene prihvatu i čuvanju plovila, pružanju i ugostiteljskih usluga, trgovinskih usluga, sportsko-rekreacijskih usluga i usluga opskrbe i slično. Prometna funkcija nautičkog turizma se realizira posredstvom dvije djelatnosti, a to su: lučko-nautičke i ostale djelatnosti u marinama te najam plovila. Djelatnošću najma plovila bave se specijalizirane turističke agencije. To je vrlo značajan posao i za agencije i za korisnike najma plovila jer se mogu baviti nautičkim turizmom čak i ako ne raspolažu sa vlastitim plovilom.[48]

[46] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 153-154.
[47] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 154.
[48] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 155-156.

Nautički je turizam turistički fenomen koji se u posljednjih dvadesetak godina vrtoglavo razvija ostvarujući fizičke i financijske rezultate kakve u kontinuitetu ne ostvaruje nijedna druga djelatnost. Tome u prilog idu i međunarodni nautički sajmovi. Jedan od takvih sajmova pod nazivom „Adriatic Boat Show“ u organizaciji Nautičkog centra Prgin iz Šibenika održat će se u Hrvatskoj od 15. do 19. listopada 2016. godine u marini Mandalina, a jedan od pokrovitelja sajma je Ministarstvo turizma. Jedan od ciljeva sajma je promoviranje hrvatske male brodogradnje te rabljenih plovila, a osim brodograditelja i zastupnika plovila sajam će okupiti i zastupnike i proizvođače motora i brodske opreme, sportske odjeće i obuće, opreme za ronjenje, podvodni lov i ribolov, osiguranja i leasing kuće te tvrtke za inženjering i konzalting. Svoje će mjesto na ovoj priredbi naći i predstavnici hrvatskih i stranih marina, charter kompanije, te svi oni koji su vezani uz more i nautički turizam. Tijekom trajanja sajma održavat će se i stručne radionice i seminari, predavanja i konferencije o termama brodogradnje, marina, ribarstva i ronjenja te natjecanja i prezentacije najmodernijih trendova u nautici i vodenim sportovima. NCP je na projektu Adriatic Boat Show dogovorio suradnju s Klasterom male brodogradnje, koji do sada objedinjuje 28 članica, s ciljem brendiranja, kvalitetnije promidžbe i plasiranja hrvatske male brodogradnje na hrvatsko i inozemno tržište uz potporu Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva. Sajam se održava pod pokroviteljstvom Ministarstva turizma, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te Hrvatske gospodarske komore. Sajam će se održati na prostoru od 160 tisuća metara četvornih, uključujući akvatorij, a očekuje se oko 200 izlagača i 400 izloženih plovila.[49] Na ovaj način širi se nautički turizam u svijetu i njegovo povezivanje svih zemalja koje imaju ili će tek razviti nautički turizam kao bitnu odrednicu u gospodarskom rastu zemlje. Bitno je iskoristiti potencijale koji su dostupni i razviti turizam u najboljem smjeru kako bi razvoj cjelokupnog gospodarstva zemlje bio što veći. Razvojem nautičkog turizma ne razvija se samo turizam nego i promet, a ponajviše pomorski iako su i druge prometne grane povezane i na sve njih utječe razvoj nautičkog turizma. Stvaranjem boljih uvjeta i ponude u lukama i marinama nautičkog turizma poboljšava se i potražnja za tim mjestima i donosi velike koristi za lokalno stanovništvo i ekonomiju u cijelosti.

4.2.3. Zračni promet

[49] Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (http://www.mint.hr/default.aspx?id=4784 (kolovoz, 2016.))

Globalizacijski procesi u turizmu posljedica su intenzivnog razvitka zračnoga prometa, koji je omogućio brz i udoban prijevoz i na najvećim udaljenostima. Turističke ponude na nekim područjima bile bi nezamislive da nema zračnog prometa. Zračni promet igra najznačajniju ulogu u povezivanju emitivnog i receptivnog tržišta. Pri tome je prijevoz avionom usmjeren isključivo na svladavanje velike udaljenosti u kratkom vremenu da bi se na odredištu koristio određeni oblik turističke ponude.

Za razvoj međunarodnog turizma najzaslužniji je zračni promet zrakoplovima. Otežavajuća okolnost su najčešće visoke cijene prijevoza koje nisu prilagođene svima, nego za one sa malo boljim standardima. Razvojem „charter" aviona, putovanje zračnim prometom postalo je dostupno gotovo svima. Cijene su mnogo manje, a destinacije do kojih vode „charter" avioni sve su brojnije. To je mnogo doprinijelo razvoju međunarodnog turizma jer se sve više i zračni promet okreće prema masovnom turizmu kako bi se što više iskoristili kapaciteti. Cijene karata za „charter" avione, na prvu su niske i lako privuku velik broj korisnika, ali uz dodatne usluge ostvaruju dodatne prihode. Najčešće je to kroz dodatnu nadoplatu prtljage koja nije uključena u cijenu karata. Jedna od značajnijih avio kompanija koje posluju po principu jeftinih avionskih karata, tj. niskobudžetnih letova je Ryanair. Ryanair je irska niskotarifna zrakoplovna tvrtka sa sjedištem u Dublinu. Ryanair je trenutno jedan od najvećih europskih niskotarifnih avioprijevoznika koji sa 362 linije leti u 22 države. Ovaj avioprijevoznik s jedne strane je vrlo popularan zbog svojih ekonomičnih troškova koji putnicima donosi niske cijene, a s druge strane sindikati kritiziraju tvrtku zbog ponašanja prema zaposlenima, skrivenim naknadama i dodatnim naplatama za putnike.[50] U svakom slučaju, razvoj ove vrste prijevoza mnogostruko je pripomogao razvoju međunarodnog turizma. Putovanja turista zrakoplovom postaju sve brojnija jer su mnogo dostupnija. Više to ne predstavlja luksuz koliki je bio prije nekoliko godina. Zbog sve brojnijih aviokompanija stvara se i veća konkurencija na tržištu pa tako svaka želi za sebe skupiti što veći udio na tržištu, pogotovo kad posluju na istim linijama i za istu skupinu potrošača. To još više ide na ruku putnicima, jer se sve aviokompanije trude da svojom ponudom privuku što više korisnika, a te ponude su najčešće jako povoljne za potrošače.

[50] https://hr.wikipedia.org/wiki/Ryanair (kolovoz, 2016.)

5. ZAKLJUČAK

Promet i turizam zbog međunarodnog karaktera bitno pridonose globalizaciji. Turizam omogućava upoznavanje sa životnim navikama, kulturološkim i sociološkim specifičnostima ljudi koji žive u vrlo udaljenim dijelovima svijeta. Promet savladavanjem udaljenosti stvara uvjete za neposredan kontakt ljudi radi razmjene znanstvenih spoznaja i sklapanja poslova, za dislokaciju mjesta nabave, proizvodnje i potrošnje, te za razmjenu vijesti i informacija. Ova dva međusobno neovisna sustava i nisu tako neovisna kako se na prvu čini. Na pojavu i na sami razvoj turizma utjecao je promet koji je spajao emitivna i receptivna tržišta, udaljena i teško dostupna područja, mjesta do kojih ne bi mogli doći da nema prometa i prometne povezanosti. Što se više razvijao turizam, to je nastajala i sve veća potreba za razvojem i poboljšanjem prometa. Prometni razvoj morao je pratiti trendove i turističku potražnju kako bi zadovoljio turističku potrebu putnika koji se njime koriste. Zbog povećanog razvoja prometa, još se više razvijao turizam, na drugačiji način, za šira područja i za ona koja do sad nisu bila turistička destinacija. Zbog masovnog turizma, i promet se morao prilagoditi masovnom tržištu i potražnji te razviti prometne grane i prometna sredstva koja će udovoljiti potrebama tih trendova. Putovanja postaju sve brža, ekonomičnija, a samim tim i jeftinija, tako da postaju dostupna svima, bez obzira na platežnu moć. Tome su najviše doprinijele posebne ponude koje nude zračne kompanije kojima smanje cijenu avionskih karata i tako osiguraju mogućnost za jeftinije putovanje. Najznačajnije ponude su „last minute“ ponude koje su vrlo pogodne i za prijevoznike, ali i za putnike. Prijevoznici na taj način popune svoje kapacitete do kraja uz nešto nižu cijenu, ali ipak isplativiju nego da se ne popune svi kapaciteti. Jako važnu ulogu imaju i „charter“ avioni koji nižom uslugom, ali i znatno nižim cijenama omogućavaju povoljnije putovanje u velik broj destinacija. Tom razvoju najviše su doprinijele niskotarifne avio kompanije koje zbog svoje ekonomičnosti ostvaruju manje troškove pa su samim tim i cijene za putnike niže. U novije vrijeme to je najveći pokretač međunarodnog turizma i razvoja zračnog prometa jer stvara sve više korisnika. Što se tiče pomorskog prometa, najveći utjecaj na razvoj međunarodnog turizma ima razvoj nautičkog turizma. Nautički turizam je pravi primjer povezanosti prometne i turističke djelatnosti. Tu se posebno primijeti ovisnost prometa i turizma kao gospodarskih grana. Razvojem prometa svijet nikad

nije bio „manji“, a udaljena područja „bliža“. Zbog toga je izuzetno bitno promet i dalje razvijati i modernizirati kako bi cijelo gospodarstvo, kroz ovaj važni gospodarski sustav, napredovalo i poticalo na razvoj ne samo turizma nego i ostalih gospodarskih djelatnosti.

LITERATURA

1. Biebig, P. et all: Seeverkehrswirtschaft, Oldenburg Verlag, Munchen, Wien, 1994.

2. B.: Uvod u turizam, str. 4 raspoloživo na: https://www.scribd.com/doc/165360610/Uvod-u-Turizam

3. C.f.Radačić, Ž. I Šimulčik, D.: op. cit., str. 236-237.

4. Cruise and Ferry Info, 2001., no.4, str. 47.

5. Državni zavod za statistiku, raspoloživo na: http://www.dzs.hr/

6. Izvor s interneta, Ekonomika prometa, Prometni sustav i Ekonomski razvoj, raspoloživo na: http://www.pfri.uniri.hr/~kesic/download/ekonomika_prometa/predavanja/Ekonomika_prometa_PROMETNI_SUSTAV_I_EKONOMSKI_RAZVOJ.pdf

7. Fio, O.: Ekonomski i društveni značaj suvremenog pomorskog prijevoza osoba, JAZU, Split, 1968.

8. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, raspoloživo na: http://www.mint.hr/default.aspx?id=4784

9. Mrnjavac E.: Traffic and Tourism as Systems in Complex Interdependence, Proceedings „Wirtschaft, Verkehr und Turismus im Ostseeraum unter dem Einfluss der EU-Erweitung:Beitrage und Studium“, Ostseeinstitut fur Marketing, Verkehr und Turismus, Sostock, 2001.

10. Padjen, J.: Održivi razvoj i razvoj prometa, Zbornik radova „Promet i održivi razvitak“, HZDP, Zagreb, 2000.

11. Pašalić, Ž.: Osnove hrvatske gospodarstvene infrastrukture, Ekonomski fakultet, Split, 1999.

12. Pender, L.: Travel Trade and Transport. Continuum, London, 2001, str. 171.

13. Rubinić, I.: Ekonomika brodarstva, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1976.

14. UN Statistical Yearbook, New York, 1998-2000.

15. Wagner, N.: Environmental Protection and Safety Standards, Transurb Consult & Elmar Hertzog und Partner Management Institut Gmbh, Berlin, 1997.

16. Izvor s interneta, Wikipedia, raspoloživo na: https://hr.wikipedia.org/wiki/Ryanair

SAŽETAK

U definiranju i određivanju razine povezanosti prometa kao gospodarske grane i turizma kao gospodarske grane potrebno je ponajprije sagledati ova dva sustava pojedinačno, a zatim uočiti njihove zajedničke točke koje ih čine ovisnima jedni o drugom. Promet je aktivnost prijevoza od početne do završne točke, a u ovom radu najviše se posvetilo razmatranju prometa kao aktivnosti prijevoza putnika od njihove početne točke putovanja, do završne odredišne točke, odnosno od emitivnog do receptivnog tržišta. Kako bi se promet i prometne grane razvijale u pravom smjeru i iskoristili svi potencijali koje neka zemlja ima za razvoj prometa, potrebno je imati dobru prometnu politiku koja će regulirati razvoj prometa uz pomoć administrativne regulacije pojedinih prometnih grana, mjerama vlade na unaprjeđenju rasta pojedinih prometnih grana, nadzoru ulaganja i poslovanja nekih prometnih grana, oporezivanju pojedinih prometnih sredstava i raznim oblicima regulacije. Promet je najviše zaslužan za globalizaciju jer omogućava slobodno kretanje ljudi radi raznih motiva i briše fizičke barijere zbog velikih udaljenosti. Turizam je također moguće definirati kao sustav. Turizam kao sustav je skup elemenata tehničke, tehnološke, i pravne prirode kojemu je svrha pružanje usluga smještaja, ugostiteljstva, prometa, posredovanja i ostalih usluga vezanih za motiv putovanja. Horizontalnu strukturu turizma kao sustava čine: djelatnost posredovanja, prometna djelatnost, djelatnost smještaja, djelatnost ugostiteljstva te ostale djelatnosti. Budući da je sustav turizma otvoreni sustav, a to implicira brojne veze s okruženjem, među vanjskim čimbenicima najznačajniji su: gospodarstveni sustav u emitivnom području, zahtjevi turista, politički čimbenici i gospodarstveni razvitak na području receptivnog tržišta. Ekonomske funkcije turizma su: multiplikativna, indukativna, akceleratorska, konverzijska, funkcija zapošljavanja, razvitak nerazvijenih područja, usklađivanje robno-novčanih odnosa i jačanje platne bilance. Za ostvarenje ciljeva turizma, nemaju svi elementi prometnog sustava istu ulogu i važnost. Utjecaj jednih elemenata je veoma bitan, dok je utjecaj drugih posredan ili čak zanemariv. Prometne grane u funkciji turizma pridonose razvoju oba sustava. Razlikuje se kopneni, vodeni (pomorski) te zračni promet koji su, iako su prometne grane same za sebe, itekako povezane i ovise jedna o drugoj. U cilju praćenja prometnih i turističkih trendova, razvijaju se povoljnije i ekonomičnije poslovanje prometnih poduzeća što smanjuje fizičke barijere udaljenih područja.

Najrasprostranjenija prometna grana je cestovni promet jer se gotovo polovina prijevoza u turističke svrhe obavlja cestom. Sve više raste značaj i pomorskog prometa razvitkom nautičkog turizma kao i zračnog prometa razvojem ekonomičnijih i povoljnijih linija zbog manjih troškova poslovanja.

SUMMARY

In defining and determining the level of integration of transport as economic sector and tourism industry we have to primarily consider these two systems separately, and then observe their common points that make them dependent on each other. Transport activity is transportation from the baseline to the end point and in this study the most devoted consideration is traffic as the activities of passenger transport from their starting point journey, to wrap-up the destination point, or from the emissive to a receptive market. In order to develop transport and traffic routes in the right direction and take advantage of all the resources that a country has for the development of transport, it is necessary to have good transport policy that will govern the development of transport by means of administrative regulation of certain transport sectors and government that measures to promote growth of individual transport branches, control of investments and operations of some transport sectors, taxation of certain transport equipment and various forms of regulation. Transport is the most responsible for globalization because it allows free movement of people for a variety of motives and clears physical barriers due to long distances. Tourism can also be defined as a system. Tourism as a system is a set of elements of technical, technological, and legal nature with the aim of providing accommodation, catering, transport, brokerage and other services related to the motive for travel. The horizontal structure of tourism as a system are: the activity of brokering, transport activity, and accommodation, catering activities and other activities. Since the system of tourism is open system, and this implies a number of links with the environment, the most important external factors are : economic system in the emissive area, the requirements of tourists, political factors and economic development in the field of receptive market. The economic functions of tourism are: multiplicative, indicative, accelerator, the conversion function of employment, the development of underdeveloped areas, harmonization of commodity-money relations and strengthen the payments balance. In achiving the goals of tourism not all elements of the transport system have the same role and importance. The influence of each element is very important, while the influence of other is indirect or even negligible. The traffic branch of tourism contributes to the development of both systems. It differs land, water (sea) and air transport although the transport routes is very

connected and depend on each other. In order to monitor transport and tourism trends, it is developing cheaper and more efficient operation of transport companies, which reduces physical barriers of remote areas. The most widespread transport branch is the road transport because almost half of transport of tourism purposes performs road. It is growing importance of the maritime transport because of the development of nautical tourism and also the air transport which development is due to economical and favorable lines because of lower operating costs.