

PROMET I TURIZAM: RAZVOJNI PROBLEMI I POTENCIJALI

Goleš, Ante

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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:124:822280>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-05-12**

Repository / Repozitorij:

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET



ZAVRŠNI RAD

PROMET I TURIZAM:
RAZVOJNI PROBLEMI I POTENCIJALI

Mentor:

Prof.dr.sc. Lidija Petrić

Student:

Ante Goleš

Split, kolovoz, 2017

1.SADRŽAJ

1.1 Definicija problema	3
1.2 Cilj rada.....	3
1.3 Metode rada	3
2.PROMET	4
2.1 Značenje prometa u gospodarskim kretanjima.....	4
2.2 Podjela prometa	7
2.3 Globalizacija kao okvir razvoja suvremenog prometa	13
2.4 Razvijenost prometa i prometne infrastrukture u RH	16
2.4.1 Razvijenost cestovnog prometa u RH.....	19
2.4.2 Razvijenost željezničkog prometa u RH.....	20
2.4.3 Razvijenost vodenog prometa u RH	21
2.4.3 Razvijenost zračnog prometa u RH	23
3.1 Turizam kao globalni fenomen.....	24
3.2 Značenje prometa u međunarodnoj turističkoj mobilnosti.....	27
3.3 Prometne grane u funkciji razvoja turizma	29
3.3.1 Zračni promet.....	30
3.3.2 Cestovni promet	33
3.3.3 Vodni promet	33
3.3.4 Željeznički promet	34
3.3.5 Telekomunikacijski promet.....	36
3.4 Međuodnos prometa i okoliša.....	37
3.5 Promet i turizam u RH.....	40
4. BUDUĆNOST MEĐUODNOSA PROMETA I TURIZMA.....	43
5.ZAKLJUČAK.....	46
POPIS LITERATURE:	47
POPIS TABLICA:.....	49
POPIS GRAFIKONA:	50
POPIS SLIKA:	50
SAŽETAK	51
SUMMARY	52

1. UVOD

1.1 Definicija problema

Tema ovog završnog rada je analiza međuovisnog djelovanja prometa i turizma. S obzirom da je promet osnova za uspješno obavljanje turizma, nedvojbeno je njihova povezanost i međuovisnost. Promet i turizam svojim međuovisnim djelovanjem izlučuju mnogobrojne pozitivne učinke, ali s druge strane također i neke negativne, posebice na okoliš.

1.2 Cilj rada

Cilj rada je analizirati međuovisnost prometa i turizma te utvrditi koje dobrobiti i problemi proizlaze iz njihova razvoja, kao i razvojne potencijale u budućnosti.

1.3 Metode rada

Metode korištene pri izradi ovog rada su: deskriptivna metoda, komparativna metoda, metoda dedukcija, indukcija, metoda sinteza, metoda kompilacija, metoda analize

1.4 Struktura rada

Ovaj završni rad je koncipiran u 4 poglavlja.

U **uvodu** je definiran problem i cilj istraživanja. Zatim su navedene metode korištene u izradi rada te je obrazložena njegova struktura .

Naslov drugog dijela rada je **Promet**. Tu se ukratko opisuje razvoj prometa i njegovo značenje, navedene su njegove podjele te utjecaj globalizacije na razvoj prometa. Nadalje se opisuje promet u Republici Hrvatskoj te njegova infrastruktura. Naslov trećeg dijela rada je **Međuovisnost prometa i turizma**. Ukratko se opisuje turizam kao fenomen te brojke koje međunarodni turizam postiže. Zatim se prikazuje značenje prometa u međunarodnoj turističkoj mobilnosti ,prikazuje se koje su to prometne grane najznačajnije za turistički razvoj. Daje se uvid u međudnos djelovanja prometa i turizma na okoliš, objašnjava se važnost razvoja po načelima održivosti te se se opisuje važnost prometa i turizma u Hrvatskoj te se prikazuju koja su očekivanja od ova 2 međuovisna sektora u budućnosti.

U završnom četvrtom dijelu nalazi se **Zaključak** u kojem je izložena sinteza cjelokupnog rada i istraživanja te su navedene najvažnije spoznaje do kojih se došlo prilikom izrade rada.

2.PROMET

Promet je ukupnost različitih prijevoznih, poštansko-telegrafsko-telefonskih usluga, koje kao samostalne gospodarske djelatnosti imaju korisni učinak u premještanju materijalnih dobara, prijevozu ljudi, prijenosu vijesti i izmjeni misli.¹ Promet u svim fazama omogućava funkcioniranje tržišta i ima nezamjenljivu ulogu, bilo da se odvija kretanjem putnika i robe kao fizički promet (fizička mobilnost) ili kao virtualni putem elektronskim medija ²(virtualna mobilnost)

Povijest prometa je veoma dugotrajna a započela je pojavom jednostavnih pretpovijesnih vozila a razvila se sve do nadzvučnih putničkih aviona koje danas posjedujemo. Stoljećima je jedini način kretanja bilo hodanje ili uz pomoć životinja. Oko 3500. Pr. Kr. izumljen je kotač a potom i vozila na kotačima koja su bila pokretana snagom konja i volova za koje su bile vezane. Kroz 18. I 19. Stoljeće pojavljuju se parni strojevi i motori s unutarnjim izgaranjem te postupno zamjenjuju životinje i kroz godine usavršavanja nas dovode do oblika prijevoza kakve danas poznajemo.³

Zelenika ⁴navodi da se pojam promet javlja se u tri različita značenja:

- 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“.

2.1 Značenje prometa u gospodarskim kretanjima

Promet ima osobito značenje u razvitku gospodarstva i društva. Pružajući usluge prijevoza, promet je uslužna djelatnost prisutna i nužna u svim fazama ekonomskog toka. On je sastavni dio i uvjet svih faza reprodukcije : proizvodnje, razmjene, raspodjele i potrošnje. Bez učinkovitog prometa nezamisliv je gospodarski napredak. U nedostatku sredstava za prijevoz robe i ljudi, njihovo ekonomsko i socijalno djelovanje bilo bi jako oskudno i ograničeno. ⁵

¹ Čavrak, V. : „Makroekonomski management i strategija prometa Hrvatske“, Zagreb, 2003 str.16

² Ibid, str.24

³ https://hr.wikipedia.org/wiki/Povijest_prijevoza

⁴ Zelenika, R.: “Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment”, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001., str. 39-48.

⁵ Pašalić, Ž. “:Promet i gospodarstveni razvoj“, Ekonomski fakultet, Split, 2012

Promet ima ključnu ulogu u ekonomskoj aktivnosti. Što više, on je prva od svih ekonomskih djelatnosti koja pridonosi stvaranju nacionalnog proizvoda i koja je bitna u njegovoj realizaciji. Budući da je izvedena potražnja za prometnim uslugama dio agregatne potražnje, logično je da ukupni gospodarski rast izaziva rast prometnog sustava (proizvodnje prometnih usluga). Jednako se tako može utvrditi i obratna veza tj. da poboljšanja prometnog sustava utječu na stopu općeg gospodarskog rasta, budući da je promet jedan od faktora proizvodnje koji se može supstituirati za druge, u ovisnosti o tehnologijama i relativnim cijenama faktora proizvodnje. Osim navedenih izravnih veza, jednako su tako dokazani potencijalni pozitivni neziravni utjecaji prometa na gospodarstvo (eksterne ekonomije). Očito je lako dokazati da promet (transport i komunikacije) pospješuje gospodarski razvoj, kao što i gospodarstveni i ukupni razvitak potiču razvoj prometa. Načelno kazano, stopa gospodarskog rasta, više nego ikoli rast uopće , određena je kvalitetom prometnog sustava.⁶

Za gospodarski i svaki drugi napredak nekoga područja, bilo na lokalnoj bilo na regionalnoj ili pak na državnoj razini, prvi i temeljni preduvjet jest razvijeni transport i promet. Promatrajući transport i promet s motrišta razvoja narodnih gospodarstva čini se bitnim istaknuti da razvoj transportnih i prometnih sustava pridonosi ne samo svladavanju prostornih i vremenskih, odnosno prirodnih zapreka međunarodnoj razmjeni, već i da transport i promet počev od industrijske revolucije u osamnaestom stoljeću podstiče gospodarski rast, a u novije vrijeme ublažava recesije i podstiče gospodarski oporavak. Od 19. Stoljeća transport i promet preuzima ulogu aktivnoga promotora gospodarskog razvoja tako da je još 1922. godine Marshall ustvrdio:” ...Vladajuća je ekonomska činjenica našega vlastitoga doba razvoj ne industrije već transportnih djelatnosti.”⁷

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 razvitak⁸

⁶ Pašalić, Ž. “Promet i gospodarstveni razvoj”, Ekonomski fakultet, Split, 2012

⁷ Zelenika, R.: “Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment”, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001., str.81

⁸ Mrnjavac E.: “Promet u turizmu”, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 42.

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 cijenu⁹

Može se govoriti o brojnim vezama i oblicima međusobnog utjecaja prometa i gospodarstva. Neki autori te veze svrstavaju u četiri osnovne skupine:¹⁰

1. Promet omogućava odvijanje procesa reprodukcije
2. Prometne grane su veliki potrošač produkcije ostalih sektora
3. Promet je bitan čimbenik povećanja specijalizacije i društvene podjele rada, i
4. Promet snažno djeluje na društveno-političke aspekte razvitka utjecajem na jačanje jedinstva i povezanosti tržišta, jedinstva naroda, formiranja i jačanja integriteta države , uspostavom i razvojem veza s drugim državama, podizanjem obrazovne , kulturne i opće civilizacijske razine i slično.
5. Polazeći od definicije prometa kao djelatnosti kojom se obavlja prijenos ljudi, dobara, vijesti i energije s mjesta na mjesto, očito je njegova presudna važnost u gospodarskim procesima, odnosno u gospodarskom razvitku. U užem se smislu obično definira kao transport ili prijevoz, a u širem obuhvaća transport (prijenos ljudi i dobara) i komunikacije (prijenos vijesti, slika, ideja i uopće najrazličitijih informacija).¹¹

⁹ Fio, O.: *“Ekonomski i društveni značaj suvremenog pomorskog prijevoza osoba”*, JAZU, Split, 1968., str.9.

¹⁰ Pašalić, Ž.: *“Promet i gospodarstveni razvoj”*, Ekonomski fakultet, Split, 2012., str.17

¹¹ Pašalić, Ž.: *“Osnove Hrvatske gospodarstvene infrastrukture”*, Ekonomski fakultet, Split, 1999., str 52

2.2 Podjela prometa

Podjelu i klasifikaciju prometa, različiti autori izradili su polazeći od različitih kriterija. Kako ne postoje jedinstveni kriteriji podjele, za različite svrhe upotrebljavaju se različiti kriteriji. Smisao bilo kakve podjele je u tome da se jasnije sagledavaju pojedine specifičnosti promatranog segmenta. Zbog toga se za podjele prometa uzimaju razna njegova obilježja kao kriterij podjele. Sve podjele prometa u biti polaze od njegovih osnovnih čimbenika a to su: upravljač (čovjek), prometnica (prometni put), prometalo (vozilo, prometno sredstvo), objekt prijevoza (teret, putnici) i okolina.¹²

VRSTE PROMETA	PROMETNICA	PROMETNO SREDSTVO	UPRAVLJAČ	OBJEKT PRIJEVOZA
CESTOVNI	Cesta	Noge, bicikl, životinjske zaprege, automobil, tramvaj, životinje za jahanje	Pješak, kočijaš, vozač, jahač	Roba, putnici
ŽELJEZNIČKI	Željeznička pruga	Prisilno vođena vozila	Stojovođa, vlakovođa	Roba, putnici
ZRAČNI	Zrak	Zrakoplov, helikopter	Pilot, posada	Roba, putnici
VODNI (Plovidba)	Vodena površina	Brod, lađa	Kapetan, kormilar, posada	Roba, putnici
PRIJENOS VIJESTI I INFORMACIJA	Žica, bežično optička vlakna	Modificirani strujni tijekovi, radio-valovi, svjetlost, znakovi	Govornik, pisar, radist	Govor, zvuk. Slika
PRIJENOS ENERGIJE	Elektična mreža, različiti uređaji	Cjevovodi, toplovodi	Ekipe ljudi	Energija
CJEVOVODNI	Cjevovodi, pokretne vrpce	Različiti uređaji	Ekipe ljudi	Tekućine, plinovi. Krute tvari

Tablica 1: **Podjela prometa**, preuzeto s : <http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf>

¹² <http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf>, str.9

Na temelju razlika između obilježja osnovnih čimbenika prometa, možemo definirati slijedeće kriterije i podjelu prometa:¹³

1. Prema načinu prevoženja, prometnim sredstvima i putovima, na kojima se obavlja, promet može biti:

- a) promet na kopnu (cestovni promet, željeznički promet, cjevovodi, prijenosne trake)
- b) promet na vodi (pomorski, riječni i jezerski, kanalski promet)
- c) promet u zraku (zrakoplovni, helikopterski, raketni i satelitski, zračno-svemirski promet s ljudskom posadom ili bez nje, poštansko-telegrafski, telefonski i radio promet)

2. Prema području na kojem se promet odvija razlikujemo:

- a) međunarodni promet i,
- b) unutarnji (domaći) promet

3. Prema korisniku usluga razlikujemo javni promet i promet za vlastite potrebe ili tzv. Interprodukcija.

4. Prema načinu organizacije razlikujemo linijski, slobodni i prigodni. Pored nabrojenih, neki autori za različite svrhe navode i druge kriterije podjele; poput načina povezivanja prometnih grana (integralni, kombinirani, multimodalni prijevoz), zatim, podjele na promet u zatvorenim i otvorenim prostorima, prema svrsi putovanja (poslovni, učenički, rekreacijski), i tome slično.

¹³ <http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf>, str.10

Za razvoj turizma i njegovu međuovisnost s prometom najvažniji je putnički promet:

Cestovni putnički promet

Jedan od najzastupljenijih oblika turističkog prijevoza, odlikuje se najrazličitijim obilježjima koja ponajprije ovise o vrsti cestovnog vozila i specifičnim obilježjima turističke potražnje. Razlikujemo sljedeće oblike cestovnog putničkog prometa:

Autobusni prijevoz	• međunarodni i unutarnji linijski prijevoz, međunarodni i unutarnji čarter prijevoz, međugradski, gradski i prigradski prijevoz • višednevna putovanja autobusom (putovanja u gradove, kružna putovanja, studijska putovanja, putovanja motivirana posebnim događajima, putovanje u destinaciju za odmor) • izleti autobusom u destinaciji (višednevni i jednodnevni) • lokalne turističke linije • panoramski prijevoz • klasični autobusni transferi (hotel-zračna luka, veze s trajektnim pristaništem, hotelski pick up servis..)
Prijevoz vlastitim prometnim sredstvima	• Osobni automobili • Automodovi • Automobili s kamp-kućicama • Motocikli • Bicikli • Autostop i dr.
Prijevoz iznajmljenim prijevoznim sredstvima	• Iznajmljivanje automobila • Iznajmljivanje motocikala, skutera, bicikla, romobila id r.
Taksi prijevoz	
Ostali oblici cestovnog prijevoza:	• Prijevoz luksuznim automobilima s vozačima • Cestovni vlakići • Konjske zaprege • Životinje u funkciji prijevoza id r.

Tablica 2: **Podjela putničkog cestovnog prometa**, izvor: Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012

Zračni putnički promet:

Jedan je od pokretača razvoja turizma i dominantan oblik prijevoza u mnogim, posebice dalekim, turističkim destinacijama. Za potrebe turizma možemo razlikovati ove oblike zračnog putničkog prijevoza

	• Redoviti(linijski) i izvanredni(povremeni, neredoviti, charter) promet • Zračni promet LCC (niskobudžetni zračni prijevoznici) • Putnički promet vlastitim zrakoplovom • Panoramski letovi • Usluge zračnog prometa turistima s posebnim zahtjevima (fotografiranje, snimanje, istraživanje prirode, skok s padobranom...) • Putnički promet zrakoplovima koji slijeću na vodu • Helikopterski promet • Medicinski letovi • Letenje jedrilicama kao dio turističke ponude, paragliding i druge letjelice... • Letenje u svemir • aeromitinzi
--	---

Tablica 3: **Podjela zračnog putničkog prometa**, izvor:Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012

Vodeni putnički promet

Jedan je od pokretača turizma u obalnim turističkim destinacijama, koji može biti jedini modalitet povezivanja destinacije s emitivnim tržištima ili element povećanja turističke atraktivnosti destinacije. Razlikujemo sljedeće oblike vodenog putničkog prometa:

➤ Pomorski promet :	• Linijski putnički prijevoz i slobodno brodarstvo • Trajektne linije • Linije brzim brodovima(brzi hidrokrilci, hidrobusovi, katamarani) • Lokalne brodske veze • Izleti brodovima • Panoramski prijevoz • Krstarenja
---------------------	--

	• Iznajmljivanje plovila (motorni brodovi, gliseri, jedrilice, skuteri...) • Plovidba vlastitim plovilima
➤ Riječko-jezersko-kanalski promet	• Linijski prijevoz putnika • Krstarenja rijekama • Izleti brodovima • Panoramski prijevo

Tablica 4: Podjela vodenog putničkog prometa, izvor:Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012

Željeznički putnički promet

Zbog nekoliko prednosti (brzina, udobnost, ekološka prihvatljivost i dr.) postaje sve privlačniji oblik prijevoza za potrebe turizma, iako je još uvijek relativno skromno zastupljen. Razlikujemo ove vrste željezničkog putničkog prometa:

	• Međunarodni i domaći željeznički promet • Prigradski željeznički prijevoz • Željeznički promet u funkciji dovoza putnika zrakoplovnim kompanijama • Turistički vlakovi • Panoramski prijevoz • Skijaški vlakovi • Gradski prijevoz (tramvaji,podzemne i nadzemne željeznice)
--	---

Tablica 5: Podjela željezničkog putničkog prometa, izvor:Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012

Putnički promet brdskim željeznicama i žičarama

Vrsta je putničkog prometa koji ima znatnu ulogu u destinacijama s razvijenim planinskim turizmom, a u znanstvenim i stručnim radovima koji analiziraju povezanost turizma i prometa neopravdano je zanemarena. Možemo razlikovati ove vrste putničkog prometa.

Putnički promet brdskim željeznicama	• Adhezijske željeznice • Zupčaste željeznice i željeznice na kombinirani pogon • Linijski prijevoz • Višednevna putovanja sa ili bez kombinacije drugih prijevoznih sredstava
Žičarski putnički promet	• Skijaške i planinarske žičare (vučnice, žičare sa sjedalima, žičare s kabinama, zračni tramvaji) • Gradske žičare i uspinjače

Tablica 6: Podjela putničkog promet brdskim željeznicama i žičarama, izvor:Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012

Kombinirani putnički promet

Kombinacija je korištenja dvaju ili više prijevoznih sredstava radi zadovoljavanja turističkih potreba. Najvažnije vrste ovog prometa

	Fly&drive Fly&rail Drive&rail Drive&sail
--	---

Tablica 7 : Podjela kombiniranog putničkog prometa, izvor:Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012

2.3 Globalizacija kao okvir razvoja suvremenog prometa

Globalizacija je uključenost zemalja/države (i njihovih institucija), naroda/ljudi i kompanija/poduzeća u izravne kontakte/interaktivnosti u svjetskim razmjerima- uključenost u globalni život. Ona je asimetričan proces koji se pozitivno i/ili negativno prelama na različite regije i zemlje/države svijeta. Prenosi se asimetričnim učincima na gospodarstvene aktivnosti čije interakcijske odnose logistički posreduju prometni sustavi. Vice versa , globalni ekonomski odnosi „oslikavaju“ se u prometnim aktivnostima.¹⁴

Snažno promicanje globalizacije je zajednička prometna strategija i politika Europske unije koja je rezultirala otvaranjem prijevoznih sustava i razvijanjem Transeuropske prometne mreže (TEMP/TEN) koja, uz regionalnu trgovinu ostvaruje integraciju zemalja članica i nečlanica Europe u europsku i globalnu prometnu mrežu i svjetske (međukontinentalne) trgovinske tokove. Ciljevi sveeuropske prometne(mreže) i povezanosti mogu biti sukladni i/ili dijelom sukobljeni s političkim, ekonomskim i tehničkim ciljevima regionalnih organizacija u drugim dijelovima svijeta, kao i organizacijom ujedinjenih naroda (OUN) koja također utječe na razvoj i upravljanje regionalnim aktivnostima prometnih sustava u Europi, Aziji, Bliskom istoku, Latinskoj Americi i (još nešto u manjem obujmu) u Africi. Cestovni, željeznički i kombinirani/intermodalni (cestovni,željeznički,vodeni,zračni) prijevoz snažan je nositelj i promicatelj globalizacijskih procesa, kao što i oni generiraju stalnu (u pravilu, po kakvoći i kolikoći rastuću) prometnu potražnju njihovih usluga. Promičući liberalizaciju, deregulaciju, privatizaciju i decentralizaciju, globalna trgovina potiče sve više sudjelovanje privatnih operatora na (udruženim/integriranim) regionalnim i globalnim razinama u pružanju logističkih/prijevoznih usluga. To istovremeno iziskuje kompleksniju dugoročnu investicijsku politiku razvitka infrastrukture, modernizaciju logističkih operacija i regulaciju tržišta na mikro, mezo, nacionalnim, međunarodnim i globalnoj razini. Integraciju kompleksnijih logističkih lanaca (u aktualnoj logističkoj revoluciji) omogućavaju sredstva novih informacijskih i komunikacijskih tehnologija, koje moramo primjereno koristiti u aktualnim i budućim izazovima prometne (posebno cestovne zakrčenosti i distribucije u velikim gradovima).¹⁵

¹⁴ Pašalić,Ž.:*“Promet i gospodarstveni razvoj“*, Ekonomski fakultet, Split, 2012.,str.67

¹⁵ Ibid.

Jedinični troškovi različitih dijelova prijevoznog lanca na glavnim prijevoznim smjerovima omogućuju produktivne dobitke s tokovima većeg obujma tereta, ali najveći udjel troškova otpada na posljednji podsustav (do prometnog odredišta) u prijevoznom lancu. Koliko god da je pomorski prijevoz troškovno postao najkonkurentniji („smanjujući“ udaljenosti između kontinenata) kopneni je prijevoz ostao ključni ekonomski čimbenik u prijevoznom lancu. Naravno, bilo bi defektno zaključiti kako je na glavnom i/ili glavnim prijevoznim smjerovima pomorski prijevoz definitivno konkurentan glavnim prijevoznim smjerovima u opskrbnom lancu kombiniranog prijevoza. U slučajevima kada je kopneni prijevoz jedini mogući nastavak prijevoza od morske obale do konačnog i/ili konačnih odredišta on je komplementaran pomorskom prijevozu.

Drugi način odnosa između pomorskog i kopnenog prijevoza su tzv. „kopneni mostovi“. Njihova je funkcija, kao što je prethodno izloženo, kopneno prometno spajanje pomorskih obala kako bi se izbjeglo duže putovanje morskim putem. To se obično ilustrira primjerom „kopnenog mosta“ između dviju obala Sjeverne Amerike, kako bi se izbjegao pomorski prijevoz kroz Panamski kanal.

Treći, konkurencijski odnosi između pomorskog i kopnenog prijevoza javljaju se u ovisnosti od zemljopisnih uvjeta koji olakšavaju ili ograničavaju uspostavljanje kopnenih i pomorskih smjerova međunarodne trgovine. Kao primjer navode se smjerovi između Europe i Azije (posebno Kine), u Južnoj Aziji i Americi. Konkurencija se može javiti i na regionalnoj razini između kopnenog i kratkog pomorskog prijevoza. Naravno, sposobnost i primjerenost kopnenog prijevoza ne mogu se dovoditi u pitanje, bilo da se radi o cestovnom prijevozu kao najfleksibilnijem načinu ili željezničkom prijevozu koji se dokazao konkurentnim pomorskom na primjerima Alpskih smjerova u Europi, u SAD-u, između Europe i Azije. No, isključivosti ne smije biti mjesta. Diversifikacija prometnih mreža na globalnim smjerovima trgovine integrira sve načine prijevoza u opskrbnom lancu, što je posebno vidljivo u kombiniranom (posebno kontejnerskom) prijevozu u uvjetima logističke revolucije.¹⁶

¹⁶ Pašalić, Ž.: „*Promet i gospodarstveni razvoj*“, Ekonomski fakultet, Split, 2012., str.80-81

Budući srednjoročni i dugoročni globalizacijski procesi, paralelno s aktivnostima prometnih sustava, prožeti su rizicima energetske i ekološke krize, što se potiče odlučno oblikovanje i primjenu održive razvojne politike. Ta politika mora uvažavati daljnji razvoj globalne i regionalne trgovine, izlazak iz globalne krize i primjerenu ulogu prometnih sustava u logističkom lancu. Prometna politika u sadašnjim i nadolazećim globalnim odnosima postaje toliko kompleksna da iziskuje institucionalno uspostavljanje sustava međunarodnog upravljanja prometnim aktivnostima na globalnoj i međunarodno-regionalnoj osnovi, s dogovorenim/prihvaćenom primjenom na nacionalnim i lokalnim razinama.¹⁷

Od 1990-ih svijet je doživio nekoliko glavnih trendova koji utječu i na ekonomski i društveni život mnogih zemalja a poglavito se misli na sve veći razvoj globalizacije. Prijevoz je bio ključni element u postizanju veće globalne povezanosti različitih područja i regija. Razvoj prometa, tehnologije i transporta imao je dubok utjecaj na stvaranje učinkovitog djelovanja globaliziranog svijeta. To je posebno vidljivo u turizmu, gdje se s jednog kraja svijeta na drugi sa današnjom tehnologijom stiže u manje od 24 sata, također tehnologija je omogućila je tvrtkama i ljudima komunikaciju na globalnoj razini što uvelike olakšava odvijanje poslovnih procesa.

Proces globalizacije od kasnih 1990-ih pokušao je objasniti Friedman (2005) kao rezultat nekoliko dubokih promjena, događaja, trendova i inovacija koje su promijenile svijet. Te promjene su imale veliki utjecaj na ulogu prometa u međudodnosu s turizmom, kao što sljedeće točke ukazuju:¹⁸

- Uspon osobnih računala i Windows softver i mreže je omogućio tehnološku povezanost između ljudi i zemalja. Za turizam to otvara nove horizonte i svijest o mogućnostima pretraživanja internetskih stranica, pregledavanja destinacija te online rezerviranja. Tehnološke inovacije na računalima su upravo turizam vidjele kao jednog od prvih sektora za prihvaćanje takvih tehnologija, npr. upoznavanje s tehnologijama koje dovode do online rezervacija, online check in za zračna putovanja te općenito promjenama u načinu vođenja poslovanja.
- Workflow softver je dozvoljavao tvrtkama da surađuju na globalnoj razini što znači da su globalni opskrbeni lanci stvorili još veću dimenziju poslovnih aktivnosti za zadovoljenje sve veće potražnje za međunarodnim putovanjima.

¹⁷ Pašalić, Ž.: *“Promet i gospodarstveni razvoj”*, Ekonomski fakultet, Split, 2012., str.80-81

¹⁸ Page, S.J (2009), *“Transport and Tourism: global perspectives”*, Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England

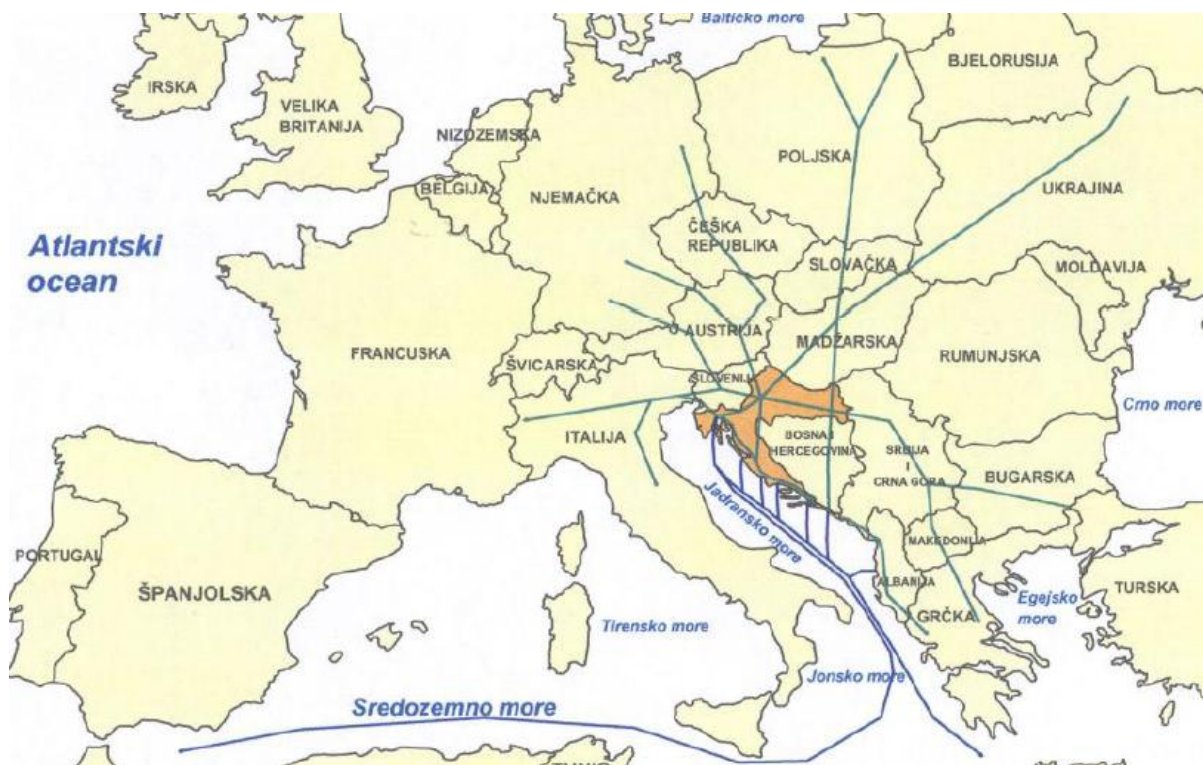
- Outsourcing je omogućio organizacijama da upravljaju poslovnim procesima s tehnologijom na daljinu, bez obzira na lokaciju. To je također omogućilo rast poslovnih prilika u novo industrijaliziranim zemljama koje do tad nisu bile poslovno prepoznate u tolikoj mjeri.
- Javlja se nova generacija srednje klasa s putnom etikom i interesima za međunarodna putovanja.
- Rast Kine kao globalne ekonomske sile učinio je turizam jednim od vodećih izlaznih tržišnih sektora, što se posebno očituje u ogromnim stopama rasta u potražnji za zračnim prijevozom.
- Rast bežičnih tehnologija učinio je radnike puno mobilnijima te su oni u mogućnosti raditi dok putuju. Stvaraju se nove prilike za kombiniranje putovanja i rada

Zaključak koji se nameće je taj da je globalizacija učinila svijet putovanja puno otvorenijim i pristupačnijim za širu populaciju a ne samo za privilegirane kao u prošlosti.

2.4 Razvijenost prometa i prometne infrastrukture u RH

Hrvatska je po svojoj geografskoj složenosti – klimatsko-konfiguracijskoj raznolikosti, koja se neposredno odražava i na njena geoprometna obilježja, jedinstven i specifičan dio europskog prostora. Hrvatska je jedina srednjoeuropska i panonsko-podunavska te jadransko-mediteranska država, te se rubno naslanja na prostor Jugoistočne Europe. S obzirom na geografska obilježja i položaj Hrvatske, glavni međunarodni prometni pravci povezuju područje Srednje Europe s Mediteranom i Jugoistočnom Europom. Znatni potencijali prometnog razvitka Hrvatske prepoznati su u privlačenju prometnih tokova na međunarodnim pravicima koji povezuju pribaltičko područje s Jadranom odnosno Mediteranom.¹⁹

¹⁹ https://bib.irb.hr/datoteka/537763.CRO_trans_valorizacija.doc



Slika 1. :Vrednovanje prostornog položaja Hrvatske kroz mrežu prometnih koridora

Izvor :https://bib.irb.hr/datoteka/537763.CRO_trans_valorizacija.doc

Bitne odrednice prometno zemljopisnog položaja RH²⁰

- Hrvatska je u prometno-zemljopisnom pogledu , važan dio mosta između Europe, Afrike i Azije.
- Jadransko more, čija sjeveroistočna obala najvećim dijelom pripada Hrvatskoj, povezuje je sa svim morima svijeta.
- Njezine morske luke, zbog pripadnosti Mediteranu i blizini Sueskog kanala, pružaju značajne mogućnosti za međunarodnu trgovinu morem sjeverno od Sueza.
- Njezin zračni prostor nudi glavne koridore za europski i interkontinentalni zračni promet. Preko hrvatskog teritorija prolaze europski kopneni (cestovni i željeznički) koridori.

²⁰ Pašalić, Ž.: Osnove Hrvatske gospodarstvene infrastrukture , Ekonomski fakultet, Split, 1999., str.52

- Hrvatskim teritorijem teče Rijeka Sava i jedna od glavnih europskih rijeka Dunav. Poboljšanja plovnosti Savom i buduća izgradnja kanala Vukovar-slavonski Šamac (povezivanje Dunava i Save) bitno će poboljšati prometne veze između Jadranskog i Sjevernog mora.
- Jadranski naftovod, od Omišlja na otoku Krku (u zoni luke Rijeka) prema unutrašnjosti Hrvatske te srednjoj i sjeveroistočnoj Europi, pruža značajne uvjete međunarodnom transport nafte.

Hrvatska je, uz nezaobilazne zadaće unutrašnje prometno-prostorne integracije, naglašeno zainteresirana da se zbog vlastitih strateških razvojnih interesa kompleksnog uključivanja u razvijenu Europu i punijeg korištenja povoljnog prometno-zemljopisnog položaja srednjoeuropske, podunavske i mediteranske zemlje kvalitetno uključuje u europske prometne tokove i europske prometne mreže. To je za Hrvatsku golem izazov na kojem ona ustrajava i mora ustrajati premda su pred ostvarenjima brojna ograničenja koja moramo prevladati.²¹

Ne predviđajući činjenice još uvijek golemih razlika između razvijenih i manje razvijenih dijelova Europe, vrijeme je da se gleda na mnogo šire opcije uključujući posebno sljedeće izazove.²²

- Usmjerenje napora na moguća ograničenja rasta prometne potražnje i što je najbolje moguće korištenje postojeće prometne infrastrukture (putem politike cijena, regulacije, upravljanja, te primjenom telematike i drugih tehnologija) ;
- Snošenje eksternih troškova prometa od strane korisnika njegovih usluga;
- Istraživanje i primjena mogućnosti supstitucije putovanja telekomunikacijama;
- Podizanje ciljeva održavanja okoline i kvalitete života na višu razinu javnih programa;
- Istraživanja i primjena sredstava s kojima bi (s novim regulacijskim režimima) moglo biti uvedeno održavanje poželjne konkurencije između i unutar različitih načina prijevoza;
- Naglašavanje i primjena novih mogućnosti ponuđenih privatnoj mreži prevoznika u transgraničnom i multi –modalnom prijevozu;
- Utemeljenje prikladne organizacijske strukture za unutrašnje tržište i slobodu kretanja unutar Europske unije;

²¹ Pašalić,Ž.: Promet i gospodarstveni razvoj, Ekonomski fakultet, Split, 2012.,str.210

²² Ibid.

- Istraživanje prirode sustava logistike i upravljanja radi optimizacije korištenja sredstava teretnog prijevoza;
- Istraživanje uloge koju bi morao imati privatni sektor u razvoju novih transportnih i telekomunikacijskih sustava.

2.4.1 Razvijenost cestovnog prometa u RH

Stanje Hrvatskih javnih cesta iz ožujka 2015.godine²³



Slika 2. :**Razvrstane javne ceste u RH**, izvor : <http://www.mppi.hr>

Hrvatska posjeduje ukupno 1.419,5km autocesta. Od toga je:

- 1244.2 km izgrađeno u punom profilu
- 46 km je izgrađeno ali nije još u punom profilu (Istarski ipsilon)
- 129,3 km je planirano za izgradnju

²³ <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113>

Mreže autocesta u Hrvatskoj:

- A1 Zagreb - Split – Dubrovnik
- A2 Zagreb – Macelj
- A3 Bregana - Zagreb – Lipovac
- A4 Zagreb – Goričan
- A5 Beli Manastir - Osijek – Svilaj
- A6 Bosiljevo – Rijeka
- A7 Rupa – Rijeka
- A8 Kanfanar - Pazin – Matulji
- A9 Umag - Kanfanar – Pula
- A10 Granica Republike BiH – Čvorište Ploče
- A11 Zagreb – Velika Gorica - Sisak

Pri tom se gustoća mreže autocesta kreće oko 22 km/1.000 km² površine Hrvatske, što je u rangu srazvijenim državama EU-a (primjerice Austrija oko 21 km/1.000 km²), a iznad prosjeka EU-27 (15,9 km/1.000 km²).²⁴

Također od ostalih javnih cesta Hrvatska posjeduje 6.885,7 km državnih cesta , 9.646,9 km županijskih te 9.078,1km lokalnih cesta (ukupno 27.030,2 km razvrstanih javnih cesta).

2.4.2 Razvijenost željezničkog prometa u RH

Hrvatska mreža željeznica obuhvaća 2.604 kilometra i predstavlja dobar omjer kilometara i stanovništva zemlje (1.556 osoba po kilometru), u čemu je Republika Hrvatska u rangu sa zemljama poput Švicarske, a naprednija npr. od Češke ili Mađarske. Međutim, 90% željezničke mreže čine jednokolosječne pruge, a samo 36% je elektrificirano. Gotovo 55% mreže odnosi se na željezničke linije važne za međunarodni promet. Od ukupnih 2.604 km samo 5,4% postiže brzine između 141 i 160 km/h. 17% postiže maksimalnu brzinu iznad 100 km/h a 37,5% maksimalnu brzinu ispod 60 km/h.²⁵

²⁴ Izvješće o stanju okoliša u republici hrvatskoj, 2014: <http://www.azo.hr/Izvjesca29>

²⁵ <http://www.mppi.hr>, Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014.-2030. , str. 29-30

Niske brzine, problem udaljenosti između stajališta te zastarjela prometna kontrola i signalizacijski sustav, imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te konkurentnost željeznice kao prometnog podsustava²⁶.

Brzinama kakvima se trenutno prometuje na željezničkoj mreži, do Zagreba se željeznicom može stići jednodnevnim povratnim putovanjem iz samo manjeg dijela zemlje što ukazuje da željeznički vid prometa nije konkurentan drugim vidovima, osobito za ovakva putovanja. Mogućnost rasta prometa na regionalnim i lokalnim linijama jasno je ograničena njihovim kapacitetom. Iako je dobro razvijena mreža autocesta svakako prednost prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, kad se govori o željezničkom sektoru, ona se mora smatrati slabošću zbog dodatne otežane konkurentnosti između ova dva vida prometa. Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom infrastrukture uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, nabavkom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim vidovima prometa i fokusom na korisnike usluga. Prelazak na željeznički promet također će povećati efekt intermodalnog prometa koji će rezultirati smanjenjem buke i emisije stakleničkih plinova, racionalnijom potrošnjom energije te povećanjem efikasnosti.²⁷

2.4.3 Razvijenost vodenog prometa u RH

Od pomorskog prometa i luka od državnog interesa Republike Hrvatske su :

Tri pretežno teretne luke:

- Rijeka,
- Ploče
- Šibenik;

Tri pretežno putničke:

- Zadar,
- Split i
- Dubrovnik

²⁶ <http://www.mppi.hr>, Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014.-2030. , str. 29-30

²⁷ Ibid., str. 29-30

U razdoblju od siječnja do prosinca 2016. u morske luke Hrvatske prispjelo je 5,7% više brodova nego u istom razdoblju 2015. Ukupan broj putnika u morskim lukama iznosio je 31 milijun, što je za 8,7% više u usporedbi s istim razdobljem 2015.

U morskim lukama od siječnja do prosinca 2016. ukupno je utovareno i istovareno 19 milijuna tona robe, što je za 2,0% manje u usporedbi s istim razdobljem 2015.²⁸

Hrvatska posjeduje i unutarnje plovne putove ukupne duljine od 804,1 km, odnosno:²⁹

- Dunav -	plovni	put	u	duljini	od 137,5	km,
- Sava -	plovni	put	u	duljini	od 447,7	km,
- Drava -	plovni	put	u	duljini	od 198,6	km,
- Kupa -	plovni	put	u	duljini	od 5,9	km
- Una -	plovni	put	u	duljini	od 11	km

Iako je Republika Hrvatska ponajprije jadranska i mediteranska zemlja okrenuta moru i pomorskom prometu, važnu prometnu ulogu ima i rijeka Dunav, koja Hrvatskoj daje geostrateški položaj i omogućava razvoj intermodalnog prometa i povezivanje središnje i zapadne Europe s Jadranskim morem unutarnjim vodnim putovima, lukama unutarnjih voda i morskim lukama. Hrvatska mreža unutarnjih vodnih putova predstavlja značajan, ali istovremeno i potpuno neiskorišten dio nacionalnih vrijednosti Hrvatske. Prema tome, potreban je brižljivo razrađeni i racionalni pristup budućem razvoju i upravljanju unutarnjim vodnim putovima³⁰

Luke na unutarnjim plovnim putovima su: Osijek, Sisak, Slavonski Brod i Vukovar

²⁸ https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/05-01-04_12_2016.htm

²⁹ <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113>

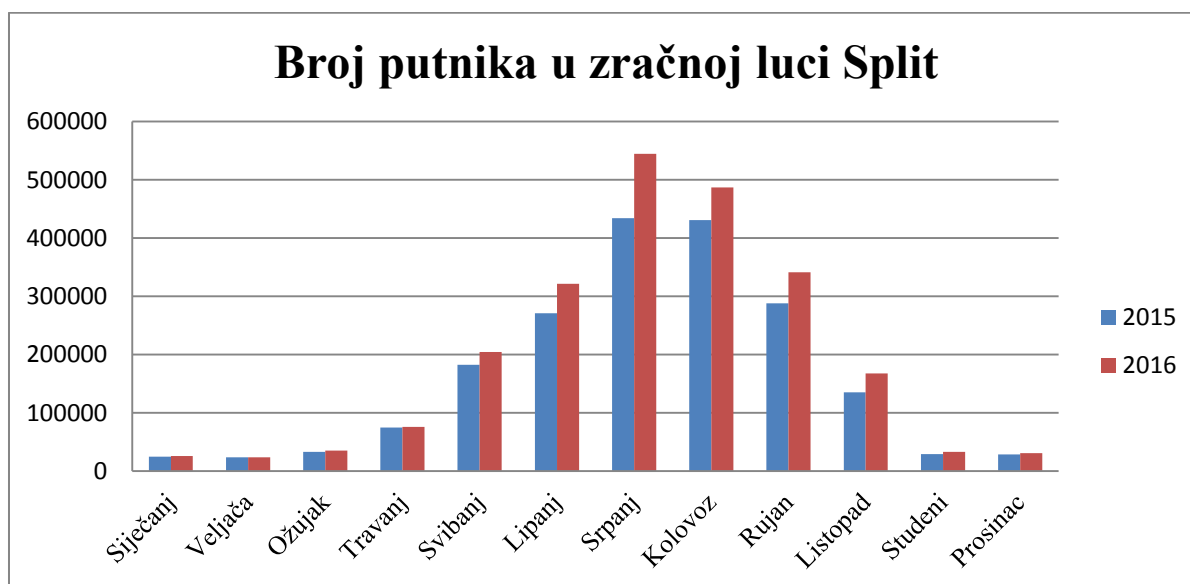
³⁰ <http://www.mppi.hr> , Strategija_prometnog_razvoja RH za razdoblje od 2014.-2030., str.36

2.4.3 Razvijenost zračnog prometa u RH

Republika hrvatska raspolaže sa sljedećim zračnim lukama: Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Pula, Rijeka i Osijek, te dva zračna pristaništa: Mali Lošinj i Brač

Sedam hrvatskih zračnih luka u 2016 godini je po prvi put u povijesti opslužilo preko 8 milijuna putnika u jednoj godini. Najveće zasluge za to naravno pripadaju iznimno uspješnoj turističkoj sezoni i velikom broju gostiju tijekom ljetnih mjeseci. Zračna luka Zagreb je ostvarila najveći promet s ukupno 2 756 582 prevezenih putnika. Slijedi zračna luka Split s 2 262 806 putnika. Zračna luka Dubrovnik je na 3. Mjestu s 1 977 723 prevezenih putnika. Slijedi Zadar s 501 816 , zatim Pula s 424 342 te Rijeka s 141 488 prevezenih putnika. Osijek je ostvario brojku od 30 235, Brač 11 910 te je na posljednjem mjestu Mali Lošinj s 4 086 prevezenih putnika.³¹

Veliki problem koji se javlja gotovo u svim hrvatskim zračnim lukama je to da su izrazito podložne sezonalnim utjecajima. Na sljedećem grafikonu prikazan jo je stanje u zračnoj luci Split u 2015 i 2016 godini. Vidimo povećanje broja putnika u 2016 u odnosu na prethodnu godinu ali također nam grafikon savršeno oslikava ogromne razlikeu broju putnika u zimskim mjesecima u odnosu na ljetne.



Grafikon 1: izradio autor prema izvoru: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=160&Itemid=115&lang=hr

³¹ https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/05-01-05_12_2016.htm

3.MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

3.1 Turizam kao globalni fenomen

Turizam je putovanje u svrhu rekreacije, ugone ili posla i najčešće je ograničenog trajanja. Najčešće se turizam povezuje sa putovanjem izvan domicilne zemlje, ali se također može odnositi i na putovanje na druge lokacije u tuzemstvu izvan mjesta stanovanja. Svjetska turistička organizacija definira turiste kao: "ljude koji putuju i odsjedaju u mjestima izvan uobičajenog mjesta na razdoblje ne dulje od jedne godine u svrhu zabave, posla ili drugih razloga".

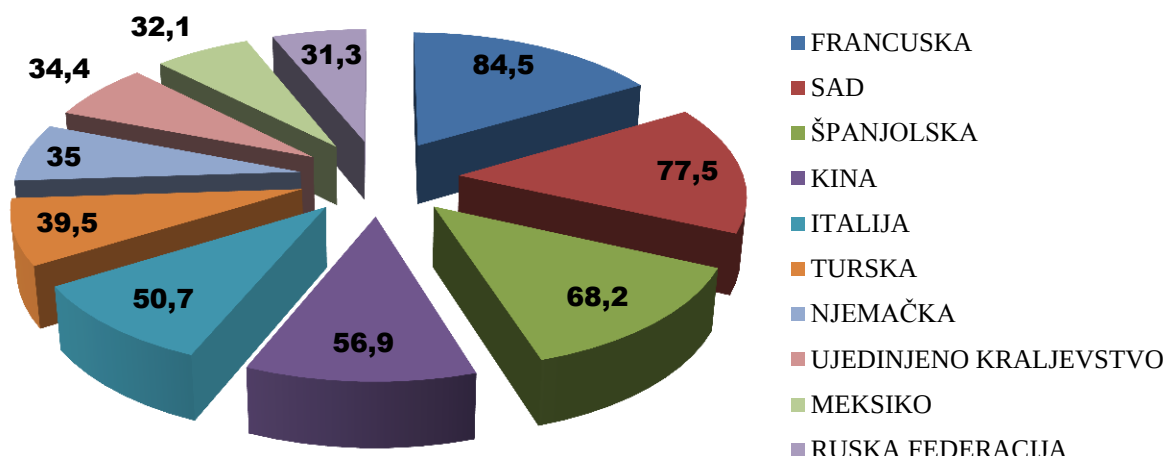
Prema podacima UNWTO-va godišnjeg izvješća Tourism Highlights 2015³² broj međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu u 2015. god. iznosio je 1,186 milijardi a broj domaćih turističkih dolazaka u svijetu iznosio je između 5 i 6 milijardi. Ostvareni prihodi od međunarodnog turizma u svijetu u 2015.god. iznosili su 1260 milijardi američkih dolara, s tom brojkom udio prihoda od međunarodnog turizma u svjetskom BDP-u iznosi visokih 10%(direktni,indirektni i inducirani učinci) . Turizam čini 7% ukupnog svjetskog izvoza te zapošljava 1/11 ukupno zaposlene populacije.

Europa sa 607.7 milijuna dolazaka ostvaruje 51.2% od ukupnog broja međunarodno ostvarenih dolazaka 2015.god. Azija i Pacifik sa 279.2 milijuna dolazaka čine 23.5% od ukupnog broja. Slijede Amerike (Sjeverna Amerika, Srednja Amerika,Južna Amerika i Karibi) koji zajedničkim djelovanjem ostvaruju 192.6 milijuna dolazaka ili 16.2%. Znatno slabije brojke ostvaruje Afrika sa 53.5 milijuna dolazaka ili 4.5%. Ostatak dolazaka se pripisuje Bliskom Istoku koji ostvaruje 53.3 milijuna dolazaka.

Glavni razlog ili svrha posjeta u međunarodnom turizmu u svijetu 2015.god. su odmor i rekreacija sa udjelom od 53%. Zatim posjete prijateljima i rodbini (VFR*), zdravlje, vjera i sl sa 27% . Posao i karijera čine 14% te ostalih 6% otpada na razloge koji nisu navedeni.

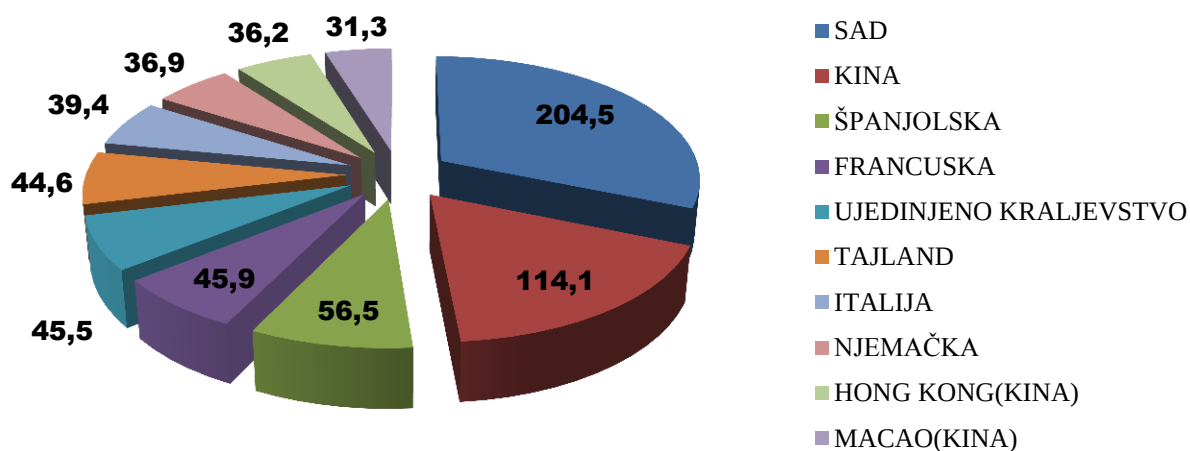
³² UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>

VODEĆE TURISTIČKI RECEPTIVNE ZEMLJE SVIJETA PREMA MEĐUNARODNIM TURISTIČKIM DOLASCIMA U MILIJUNIMA



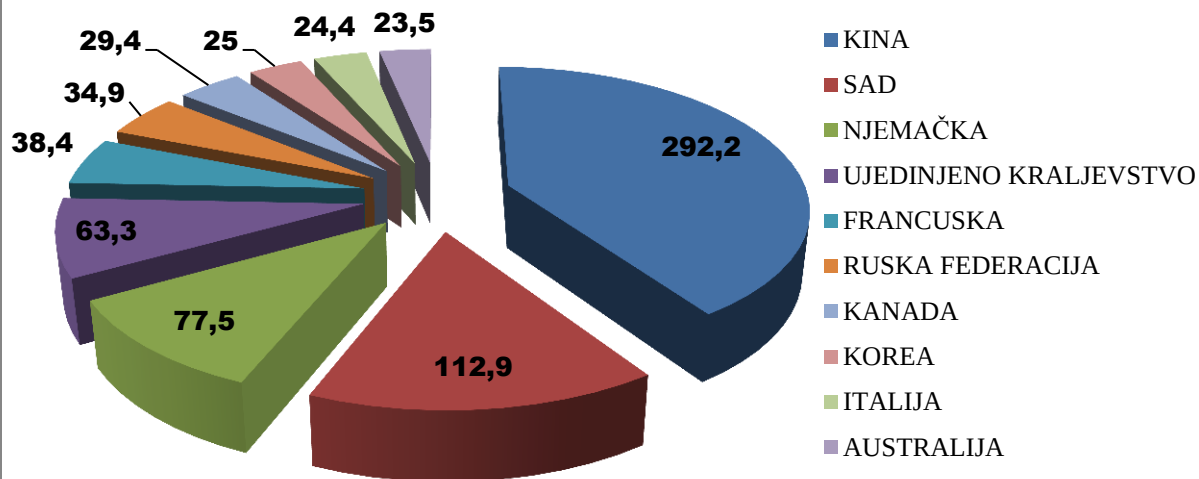
Grafikon 2:Izradio autor prema izvoru:UNWTO :Tourism Highlights 2015 , Edition 2016

VODEĆE TURISTIČKI RECEPTIVNE ZEMLJE SVIJETA PREMA PRIHODIMA OD MEĐUNARODNOG TURIZMA U MILIJARDAMA US\$



Grafikon 3:Izradio autor prema izvoru: UNWTO :Tourism Highlights 2015 , Edition 2016

VODEĆE TURISTIČKI EMITIVNE ZEMLJE SVIJETA PREMA TURISTIČKOJ POTROŠNJI U MILIJARDAMA US\$



Grafikon 4:Izradio autor prema izvoru: UNWTO :**Tourism Highlights 2015 , Edition 2016**

Grafovi nam pokazuju veliku važnost Kine i SAD-a u međunarodnim turističkim kretanjima. Turisti iz Kine i SAD-a na svojim putovanjima zajedno čine preko 50% turističke potrošnje vodećih emitivnih zemalja tj. više nego turisti iz ostalih 8 vodećih zemalja zajedno. Također turistička tržišta Kine i SAD-a prema prihodima od međunarodnog turizma zajedno čine skoro 50% od vodećih 10 zemalja. To su impozantne brojke koje nam pokazuju kolikom brzinom se razvija turizam u Kini. S preko milijardu stanovnika Kina čini ogromno potencijalno tržište te će zasigurno biti jedan od najvažnijih nositelja razvoja turizma u budućnosti.

3.2 ZNAČENJE PROMETA U MEĐUNARODNOJ TURISTIČKOJ MOBILNOSTI

Razvoj turizma oduvijek je bio povezan uz razvoj prometa. Postavlja se pitanje značenja i uloge prometa u zadovoljavanju turističkih potreba što je uvelike određeno veličinom i stanjem prometne infrastrukture i prometnih kapaciteta. Povezanost prometa i turizma proizlazi iz same definicije turizma u kojoj se ističe postavka "putovanje izvan mjesta stalnog boravka", a upravo promet omogućava turistima komunikaciju, upoznavanje i otkrivanje novih područja, stjecanje novih saznanja, te stvaranje i proširivanje spoznaja. Turizam utječe na promet putem intenzivnije izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture, porasta i modernizacije kapaciteta prometnih sredstava, porasta putnika i tereta kao i uvođenja novih oblika organizacije prometa. Promet na turizam utječe savladavanjem udaljenosti, dakle skraćivanjem putovanja u turističke svrhe³³

Prijevoz osigurava ključnu vezu između turističkog podrijetla i odredišnog područja. Olakšava kretanje turista, poduzetnika, ljudi koji posjećuju prijatelje i rodbinu i onih koji obavljaju usluge obrazovnog i zdravstvenog turizma. Promet je također ključni element turističkog iskustva.³⁴

Turizam utječe na promet na više načina od kojih su najznačajniji:³⁵

- Intenziviranje izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture
- Porast i modernizacija kapaciteta prometnih sredstava
- Uvođenje novih oblika organizacije prometa
- Postupak prometa putnika i tereta

³³ Mrnjavac, E.: "Promet u turizmu", Opatija, 2006., str. 33

³⁴ Page, S.J (2009), "Transport and Tourism: global perspectives", Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England

³⁵ Mrnjavac E.: "Promet u turizmu", Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002., str. 33

Promet utječe na turizam savladavanjem udaljenosti, dakle omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. Što su prometni kapaciteti veći i suvremeniji, a relacije s organiziranim prometnim vezama brojnije to su mogućnosti razvitka turizma veće. Tijekom povijesnog razvitka željeznički promet je utjecao na masovnost putovanja pa tako i putovanja s turističkim motivima, cestovni promet je utjecao na elastičnost u dostupnosti brojnih destinacija i na individualnost u vremenskom i prostornom organiziranju putovanja, a zračni promet je utjecao na brzinu i porast udaljenosti turističkih putovanja. Zahvaljujući nekada nezamislivim prometnim mogućnostima sa stajališta dostupnosti posjetiteljima gotovo svaka destinacija na Zemlji potencijalno je turističko odredište.³⁶

Sinergijskim djelovanjem svih prometnih grana u robnom i putničkom prijevozu, promet obavlja sljedeće uloge u funkciji turizma³⁷:

- a) osigurava dostupnost turističke destinacije pomoću objekata prometne infrastrukture;
- b) osigurava “kvalitetno putovanje” – turist mora putovanje doživjeti kao udobno, brzo, sigurno i cjenovno prihvatljivo (ekonomično);
- c) pretvara putovanje u “turistički doživljaj” – putovanje u turističke svrhe (npr. na godišnji odmor) turistu mora “ostati u sjećanju” kao nešto zanimljivo i još nadoživljeno, kao nešto “nezaboravno”, nešto što je dio turističke ponude;
- d) osigurava mobilnost turista u samoj turističkoj destinaciji – prošlo je vrijeme pasivnog odmora za turiste suvremenog vremena, koji putuju, istražuju, upoznaju i žele doživjeti nešto novo;
- e) osigurava kvalitetnu opskrbu turističke destinacije – turist u svom odredištu, a i za vrijeme samog putovanja do njega, troši i kupuje, što pretpostavlja nužnost pravodobne, količinski dostatne i efikasne opskrbe zasnovane na suvremenim logističkim principima (just-in-time, door-to-door i drugi);

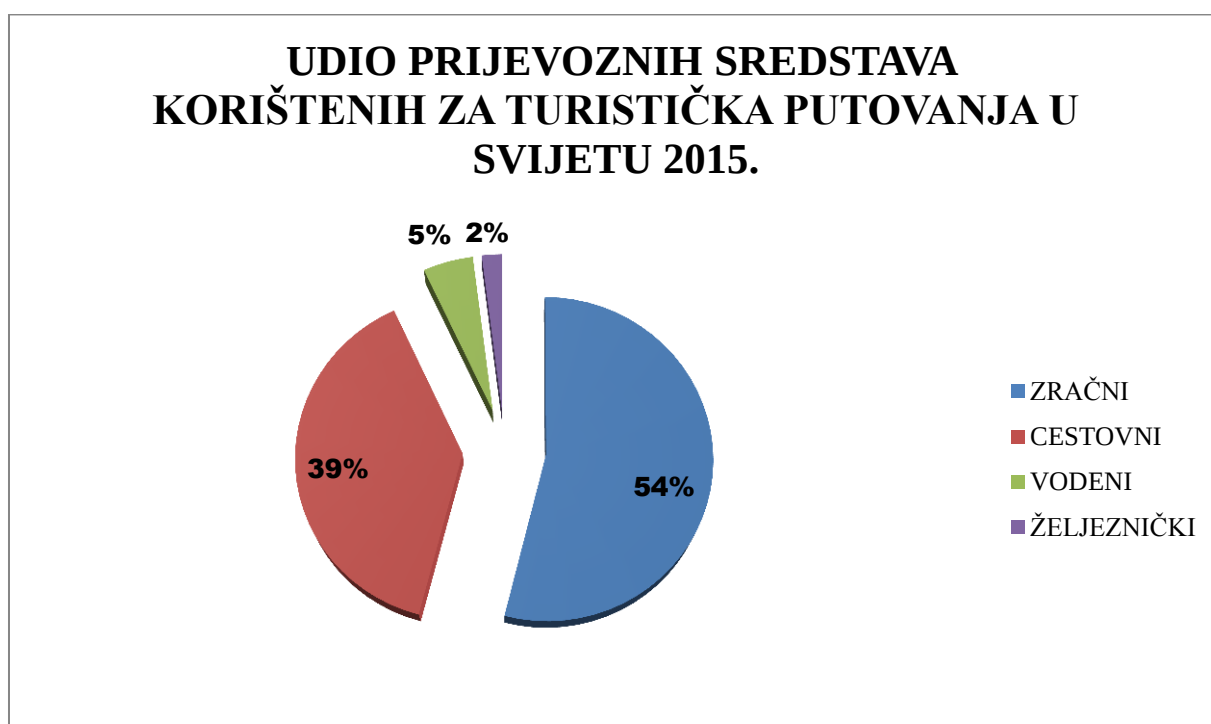
³⁶ Mrnjavac E.: “Promet u turizmu”, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 33

³⁷ Šolman, S. (2010). Uloga cestovnog prometa u turizmu hrvatske. *Acta turistica nova*, 4(2), 231-246. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/107018>

f) realizira posebne oblike prometnih usluga kao “turističku atrakciju” u turističkim odredištima – turistički vlak i brodić na Plitvičkim jezerima, izleti drvenim brodicama u primorskim mjestima ili prijevoz žičarom na Bjelolasici, sastavni su dio turističke ponude Hrvatske i svojevrsna turistička atrakcija koja turističkom odredištu daje prepoznatljivost i dodatnu dimenziju kvalitete.³⁸

3.3 PROMETNE GRANE U FUNKCIJI RAZVOJA TURIZMA

Graf nam prikazuje da je zračni prijevoz sa 54% preuzeo ključnu ulogu u prijevozu turista na međunarodnim putovanjima. Sa 39% cestovni promet također igra značajnu ulogu u međunarodnim turističkim kretanjima. Slijede vođeni i željeznički prijevoz sa vrlo niskim postotkom korištenja.



Grafikon 5 : Izradio autor prema Izvoru: **UNWTO: Tourism Highlights 2015, edition 2016**

³⁸ Šolman, S. (2010). Uloga cestovnog prometa u turizmu hrvatske. *Acta turistica nova*, 4(2), 231-246. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/107018>

3.3.1 Zračni promet

Iako najmlađa prometna grana po svojoj ulozi u prometnom sustavu i opsluživanju putničkih, a posebice turističkih tokova, zračni promet, ne samo da ne zaostaje za ostalim prometnim granama, već na pojedinim tržišnim segmentima ima vodeću ulogu. Dominantna pozicija, u opsluživanju međukontinentalnih putničkih tokova i turističkih tokova, uvjetovana je njegovim karakteristikama, kojima se ne odlikuje niti jedna druga prometna grana. Za razliku od prethodno razmatranog cestovnog i željezničkoga prometa, 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 komercijalnih, vojnih, izviđačkih i ostalih tipova zrakoplova (aviona).³⁹

Najveća prednost zračnoga prometa je brzina prijevoza (u pravilu do 900 km/h), koja nadmašuje sve druge prometne grane, i to je razlog zbog kojeg je zrakoplovni prijevoz u svega desetak godina ostvario dinamičan razvitak kakav u povijesti prometa nije zabilježen. Zahvaljujući zrakoplovima lako dostupnima postali su i najudaljeniji dijelovi kopna na Zemlji, osim onih koji su zbog reljefnih ili klimatskih uvjeta nepogodni za gradnju zračnih luka.

Ta činjenica pridonijela je globalizaciji u svim njenim aspektima, a turizam učinila svjetskim fenomenom.⁴⁰

Rast u strateškim savezima u turističkom sektoru prometa posebno se očituje u zračnom prometu (Debbage 2005; Page 2004). Prijevoznici se međusobno povezuju pokušavajući ostvariti što veći uspjeh na globalnoj razini. Od 1990 stvorene su 3 velike zrakoplovne alijanse koje po prepostavkama čine preko 50% ukupnog zračnog prometa:⁴¹

- Oneworld (American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, JAL, Lan Chile, Male-v, Qantas and Royal Jordanian);
- Sky Team (Aeroflot, Aero Mexico, Air France, Alitalia, KLM, Czech Airlines, China Southern, Continental Airlines, Delta, Korean Air and NWA); and

³⁹ Mrnjavac E.: *“Promet u turizmu”*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 125

⁴⁰ Ibid, str. 125-126

⁴¹ Page, S.J. (2009). : *”Transport and Tourism: global perspectives”*, Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England, str.55

- Star Alliance (Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana, Austrian Airlines, bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airlines, Spanair, Swiss, Thai Airways, Turkish Airlines, United Airlines and US Airways)

3.3.1.1 Niskotarifne zrakoplovne tvrtke

Niskotarifna zrakoplovna tvrtka (poznata i kao: niskobudžetna zrakoplovna tvrtka ili niskotarifni zračni prijevoznik, prema *engl (low-fare, low-cost ili budget airline)*) zrakoplovna je tvrtka koja ima izuzetno niske troškove poslovanja, a time i cijene usluga. Zračni prijevoznici takav model rada postižu prodajom karata isključivo putem interneta, korištenjem samo jednog tipa zrakoplova u svojim flotama, korištenjem zračnih luka s niskim taksama, letenjem isključivo na najprofitabilnijim linijama, naplatom dodatnih usluga (npr. prtljaga, jela i pića tijekom leta, prioritetni ukrcaj, odabir sjedećih mjesta...), zapošljavanjem najmanjeg propisanog broja zaposlenih, korištenjem većeg broja sjedala u zrakoplovima nauštrb udobnosti i sl.⁴²

Niskobudžetne kompanije posluju u sustavu linijskog zračnog prometa te iniciraju razvoj turizma. Filozofija tih poduzeća se bazira na težnji čovjeka da za svoj novac ostvari maksimalnu vrijednost. Osnovne značajke i razlike u odnosu na linijske zrakoplovne kompanije su:⁴³

- odustajanje od ponuda jela i pića u zrakoplovu;
- smještaj maksimalnog broja putnika;
- odabir linija novih tržišta ili povezivanje manjih gradova
- izvršenje nekoliko letova dnevno na istoj ruti
- poticanje luka na kraće trajanje ukrcaja i iskrcaj
- upošljavanje pilotskog i letačkog osoblja s iskustvom
- prodaja putnih karata putem Interneta, telefona, što znači izbjegavanje usluga putničkih agencija.

⁴² https://hr.wikipedia.org/wiki/Niskotarifna_zrakoplovna_tvrtka

⁴³ Mrnjavac E.: "Promet u turizmu", Opatija, 2006., str. 193

Vodeći niskotarifni zrakoplovni prijevoznici u Europi su Ryanair i easyJet kojima ukupno pripada 52% tržišnog udjela koji se odnosi na kapacitet sjedećih mjesta.⁴⁴

Prošle su godine zrakoplovne kompanije širom svijeta prevezle ukupno 3,7 milijardi putnika, što je šest posto više nego u 2015. godini. Rast je ipak nešto skromniji nego u prethodnoj godini kada je iznosio 7,1 posto, navode u agenciji Ujedinjenih naroda (UN).

Rast je bio najizraženiji na Bliskom istoku, gdje je iznosio 11,2 posto. Slijede Azija s osam posto, Latinska Amerika sa 6,5 posto i Afrika s 5,7 posto. U Europi i Sjevernoj Americi putnički je promet porastao nešto sporije, za 4,3 odnosno 3,5 posto.

"Zračnim je putem prevezeno više od polovice turista u cijelom svijetu koliko ih godišnje putuje preko međunarodnih granica", stoji u izvješću organizacije ICAO sa sjedištem u Montrealu.

Niskobudžetne aviokompanije prevezle su 28 posto od ukupnog broja putnika, čime je njihov broj u 12-mjesečnom razdoblju prvi puta premašio milijardu.

U Europi niskobudžetne kompanije prevezle su gotovo trećinu svih putnika, u Aziji nešto više od 31 posto, te 25 posto u Sjevernoj Americi.

"Sve izraženija prisutnost niskobudžetnih aviokompanija, osobito u ekonomijama u nastajanju, pridonijela je ukupnom rastu putničkog prometa", konstatiraju u ICAO-u.

Što se tiče domaćih letova, na Sjevernu Ameriku otpada 43 posto prevezenih putnika, pri čemu je njihov broj uvećan za 4,3 posto u odnosu na godinu ranije. U Aziji je promet na domaćim linijama uvećan 10 posto, uglavnom zahvaljujući rastu u Indiji i Kini, utvrdili su u ICAO-u.⁴⁵

⁴⁴ Krajnović, A., Bolfek, B., Nekić, N. (2014). Low-cost strategija u zračnom prijevozu putnika. *Oeconomica Jadertina*, 4(2), 3-32. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/136744>, str 19

⁴⁵ <http://www.seebiz.eu/niskobudzetni-prijevoznici-poduprli-rast-putnickog-prometa-u-2016-godini/ar-148255/>

3.3.2 Cestovni promet

Cestovni promet je jedna od najznačajnijih prometnih grana u turizmu. Razmjeri turizma u svijetu bili bi mnogo manji, a raznolikost turističke ponude bitno skromnija bez automobila, autobusa i drugih sredstava cestovnoga prometa. Takvu ulogu u turizmu cestovni promet duguje izuzetnoj elastičnosti, koja se ogleda u slobodnom izboru vremena početka i završetka putovanja, rute kojom će se putovati od polazišne do odredišne točke, lokaciji usputnih postaja i slobodnom odabiru vremena zaustavljanja, dostupnosti svakog mjesta do kojeg vodi put, te prijevozu “od vrata do vrata”

U turističkim tokovima cestovna vozila su nositelji povezivanja emitivnog i receptivnog područja, sastavni su dio turističkog proizvoda, koji predstavlja samo putovanje te imaju nezamjenjivu ulogu u opskrbljivanju turističke destinacije. Osim toga, cestovni promet čini dostupnima i one destinacije koje nisu dostupne drugim prometnim načinom. Bez njega organizacija prometnog lanca ostala bi samo teorijska kategorija, jer se svi vremenski i lokacijski nerazmjeri mogu premostiti jedino cestovnim vozilima. 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.⁴⁶

3.3.3 Vodni promet

Nekad najznačajnija prometna grana, zahvaljujući kojoj su otkriveni nepoznati dijelovi kopna te organizirani prijevozi putnika do prekomorskih destinacija, ima danas u putničkim tokovima vrlo skroman udio. Nezamjenjiva je njegova uloga u svjetskim robnim tokovima, kao nositelja robne razmjene i gospodarskog razvitka, no u putničkim tokovima ona je ograničena na linijski servis na kraćim udaljenostima, kružna putovanja i izlete, te osobne potrebe.⁴⁷

⁴⁶ Mrnjavac E.: “Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment”, Opatija 2006. , str. 106-107

⁴⁷ Ibid. , str.132

Najvažnije vrste vodnoga transporta i prometa su:⁴⁸

- Pomorski transport i promet. Pomorski transport se naziva još morsko brodarstvo. Za pomorski transport i promet karakteristično je da se održava morem, prirodnim i besplatnim putem raznim vrstama brodova i plovila, a zahtijeva umjetno izgrađene početne i završne točke – morske luke.
- Riječni transport i promet. Provođi se plovnim rijekama, prirodnim i besplatnim putovima, raznim vrstama plovila: brodovima, teglenicama, brodicama, maunama (baržama), potiskivačima, tegljačima, a zahtijeva umjetno građene početne i završne točke – pristaništa.
- Jezerski transport i promet. Održava se plovnim jezerima, prirodnom i besplatnom putu, raznim vrstama brodova i plovila, slično pomorskome i riječnome transportu i prometu i zahtijeva umjetno građene početne i završne točke – pristaništa.
- Kanalski transport i promet. Ima sve relevantne značajke pomorskoga, riječnoga i jezerskoga transporta i prometa, ali s jednom bitnom razlikom da se provodi po umjetno prokopanim kanalima

3.3.4 Željeznički promet

Osnovne značajke željezničkog prometa je najjednostavnije predložiti suprotnošću prednosti i nedostataka, što otežava utvrđivanje perspektiva ove prometne grane. Željeznica se odlikuje mnogostruko većim kapacitetima jednokratnog prihvat putnika u usporedbi s cestovnim i zračnim prometom, niskim troškovima eksploatacije te vrlo povoljnim pokazateljima sigurnosti i utjecaja na okoliš. Njeni su najveći nedostaci: neelastičnost budući da svi prijevozi imaju linijski karakter, a između infrastrukture i prometnih sredstava postoji uzajamna funkcionalna povezanost, nemogućnost prijevoza od “ vrata do vrata “ te mala komercijalna brzina, uvjetovana neracionalnostima u organizaciji rada poduzeća i prometnog procesa.⁴⁹

⁴⁸ Pupavac, D., Zelenika, R. (2003). Uspostavljanje ravnoteže na europskom tržištu vodnoga prometa. *Pomorski zbornik*, 41(1), 61-78. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/52412>

⁴⁹ Mrnjavac E.:” *Promet u turizmu* ”, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 115-116

Upravo je ovaj, posljednje spomenuti nedostatak glavni razlog osporavanje željeznice i njene uloge u putničkom prometu. Komercijalna brzina od 30-40 km/h u teretnom prijevozu predstavlja manji problem jer ovoj prometnoj grani gravitiraju masovni tereti te oni u čijem prijevozu brzina nije posebno značajna. No, u putničkom prometu kriteriji odabira su drugačiji. Putnici od željeznice očekuju i najviše vrednuju : udobnost, brzinu, cijenu , točnost i blizinu kolodvora gradskom središtu. Tijekom putovanja najviše ih smeta : kašnjenje , loši higijenski uvjeti , neljubaznost osoblja, presjedanje , loša informiranost.⁵⁰ Perspektive željezničkog prometa nalaze se u povećanju kvalitete prometne usluge i jedino je u tom segment moguće sagledavati razvojne perspektive ove prometne grane.⁵¹ Putovanja željeznicom doživjela su relativan gubitak tržišnog udjela od 1970. Zbog pada kvalitete željezničke infrastrukture i gubitka udjela na tržištu, zajednička prometna politika EU je postavila niz ciljeva i smjernica koje je potrebno ostvariti da bi željeznički promet poboljšao svoje rezultate.

Neki od ciljeva⁵²:

- otvoriti tržišta EU-a za željeznicu
- razviti željezničku infrastrukturu pogodnu za postizanje većih brzina vlakova
- bolja povezanost sa zemljama izvan europa
- utvrditi uvjete unutar kojih bi se moglo koristiti predviđene državne potpore.

Velik dio plana je usmjeren na stvaranje sustava Transeuropske željezničke mreže. Cilj projekta je povećati utjecaj željezničkog prometa kako bi ostvario svoje potencijale na prometnom tržištu.

Neki od ciljeva:⁵³

- Provedba jedinstvenoga tržišta
- Maksimiziranje učinkovitosti prometa
- Poboljšanje sigurnosti u prometu
- Unapređenje uvjeta za očuvanja okoliša
- Strateška mobilnost te gospodarski boljitak
- Doprinos vanjskim dimenzijama, kao što su razvoj mreže, integracija i suradnja

⁵⁰ Mrnjavac E.: “*Promet u turizmu*”, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 115-116

⁵¹ Ibid., str. 120

⁵² Page, S.J. (2009). : “*Transport and Tourism: global perspectives*”, Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow,England

⁵³ Ibid.

3.3.5 Telekomunikacijski promet

Za razliku od ostalih “tradicionalnih” prometnih grana, čiji proces reprodukcije rezultira uslugom prijevoza ljudi ili tereta, funkcija je telekomunikacijskoga prometa prijenos vijesti i informacija.

Prvi počeci datiraju iz 19.stoljeća kad su zahvaljujući pronalascima omogućeni prijenosi vijesti: telefonom, teleprinterom, telefaksom i sličnim uređajima. Do početka “informacijske revolucije” koja se uz industrijsku revoluciju smatra ključnim kvalitativnim pomakom, koji je omogućio neslućene kvantitativne razmjere gospodarstvenog razvitka, prijenos vijesti obuhvaćao je i prijenos pisama. No tehničko-tehnološki progress omogućio je veliku brzinu i kvalitetu prijenosa vijesti i informacija, uz vrlo sofisticiranu opremu i visokoobrazovane kadrove oblikujući se u specifičan sustav, te se prijenos pošte odvojio u zasebnu organizacijsku cjelinu.

Danas se čini da razvitak telekomunikacija premašuje sva očekivanja i postaje sve dinamičniji. Neprekidno nudi nova i kvalitetnija rješenja te postaje pretpostavkom i sastavnicom, ne samo gospodarstvenog razvitka, već i svakodnevnog života čovjeka. Telekomunikacije se dijele na:

- **Kablovske** (metalni vodiči, optička vlakna i sl)
- **Bežične** (javna mobilna telefonija, pomorske komunikacije, telekomunikacije u zračnom prometu, telekomunikacije u cestovnom prometu, telekomunikacije u željezničkom prometu, vojne telekomunikacije i druge) ⁵⁴

⁵⁴ Mrnjavac E.: “*Promet u turizmu*”, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 143

3.4 MEĐUODNOS PROMETA I OKOLIŠA

Suvremeni razvitak prometa, porast broja vozila, rast potrošnje pogonske energije, izgradnja prometnica koje zauzimaju sve veće zemljišne površine, izazivaju i neke neželjene, nepovoljne posljedice i učinke na društveni razvoj. Te neželjene (uzgredne) učinke nazivamo općim pojmom eksternalije.⁵⁵

Razlikujemo korisne i štetne eksternalije. Pod korisnim eksternalijama podrazumijevamo općenito sve indirektno koristi koje promet emitira u cjelini društvenog života. Od štetnih možemo nabrojiti nekoliko već općepoznatih primjera; “učinak staklenika” koji je posljedica nagomilavanja ugljičnog dioksida a uzrokuje klimatske promjene, rast razine oceana i promjenu smjera monsun, “kisele kiše” koje dolaze od prijenosa na velike udaljenosti sumpora što ga ispuštaju električne centrale, radioaktivna zračenja od atmosferskih pokusa nuklearnog oružja ili nuklearne nesreće u Černobilu, do zagađivanja zraka i vode koje uzrokuje kemijska proizvodnja, proizvodnja energije i posebno upotreba automobila⁵⁶

Porast motorizacije i mobilnosti prometnih tokova, u posljednjim je godinama dostigao takve razmjere, da je negativni utjecaj prometa na okoliš znatno premašio kapacitet okoliša i na pojedinim prostorima, ugrozio ekološku ravnotežu.⁵⁷

Izrazito velikom specifičnom potrošnjom pogonskoga goriva odlikuju se autobusi, teretna vozila i osobni automobile, kod kojih je potrošnja pri gradskoj vožnji dvostruko veća u odnosu na potrošnju pri vožnji autocestom. U ispušnim plinovima, koji su proizvod izgaranja naftnih derivate nalaze se neškodljivi sastojci kao što su ugljični monoksid, ugljikovodici, sumporni dioksid, dušični oksidi, olovo, azbest, čađa i dim.⁵⁸

Nepovoljni utjecaj prometa naročito se očituje u onečišćenju zraka, vode i tla, pojavi buke i vibracija, u negativnom djelovanju na cjeloviti okoliš, u zauzimanju vitalnih prostora, posebice u naseljenim područjima kao i vizualnom degradacijom, te u povećanoj opasnosti za život i zdravlje ljudi⁵⁹.

⁵⁵ <http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf>

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Mrnjavac E.: “Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment”, Opatija 2006. , str. 264

⁵⁸ Ibid, str. 266

⁵⁹ <http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf>

Prometne nesreće s mrtvim i povrijeđenim osobama te visinama materijalnim štetama i izgubljenom dobiti ; narušavanje krajolika ; gubitak vremena usljed prometne zakrčenosti, itd.⁶⁰

Premda je turizam nastao kao protuteža i dijalektična suprotnost urbanizaciji i njezinim negativnim popratnim pojavama u sferi ljudske ekologije, on se velikim dijelom napose onda kad se radi o boravišnom turizmu, pojavljuje kao novi tip kolonizacije prostora i poseban oblik urbanizacije prostora. Zato u turizmu dolaze do izražaja gotovo sve negativne ekološke pojave urbanih sredina i još k tome neke sasvim nove.

Turizam je u svim svojim oblicima, posebno u obliku stacionarnog turizma, veliki potrošač i svojevrsni korisnik prostora: turistička dokolica zahtijeva mnogo i sve više prostora, naročito onog po prirodi kvalitetnog, i stvara nove odnose između čovjeka i prostora.⁶¹

Najnepovoljnije je, međutim, to što se zbog proširivanja prostorne sfere turističkog prometa i na receptivnim turističkim područjima udaljenima od urbaniziranih zona prirodni rekreativni prostor ne samo smanjuje, nego i vrlo brzo degradira i gubi svoju rekreativnu vrijednost pod kumulativnim utjecajem svih vrsta turizma i oblika turističkog prometa, posebno onih koji zbog svoje ekspanzivnosti okupiraju velike prostore, koji za svoj razvoj zahtijevaju velike tehničke intervencije u prostoru, i koji sve ono što prirodu na tim područjima čini turistički privlačnom i daje joj rekreativnu vrijednost, vrlo intenzivno koriste i često do kraja iscrpljuju.⁶²

Sve to pokazuje kako se temeljito promijenio i mijenja odnos velikog dijela suvremenog čovječanstva prema prirodi. Čovjek je u toku milenija od prirode tražio samo izvore za goli život i od početka industrijske ere tražio od nje sirovine za proizvodnju, a sada uz to od prirode traži odmor i užitke, kao kompenzaciju za ono što je izgubio otkad je počeo živjeti u urbanoj sredini. Prije se čovjek zadovoljavao s toliko prostora koliko mu je bilo potrebno za život i razvoj, a sada uz taj prostor još traži i velike prirodne prostore za dokolicu.⁶³

⁶⁰ Pašalić, Ž.: „Osnove Hrvatske gospodarstvene infrastrukture“, Ekonomski fakultet, Split, 1999., str 48

⁶¹ Alfier, D. : „Zaštita prirode u razvijanju turizma“, Zagreb, 2010, str.30

⁶² Ibid., str.26

⁶³ Ibid, str.25

Hahn (1989.) je slojevite posljedice turističkih aktivnosti podijelio u četiri kategorije: ⁶⁴

- mehanički učinci: zbijanje, otvrdnjavanje gornjeg sloja i erozija tla kao i uništenje vegetacije,
- intenzivno korištenje površina: trošenje površina i promjena izgleda pejzaža
- unos štetnih tvari u zrak, zemlju i vodu: sagorijevanje pogonskih goriva, isparavanje otapala ili curenje kemijskih sredstava, otpad
- ometajući učinci: buka ili smrad

Utjecaj turizma na kulturološku okolinu : ⁶⁵

Opasnosti po:

- Povijest - Rukotvorine, formiranje muzeja, stil stanovanja
- Tradicionalne umjetnosti - Eksploatacija umjetnosti, mijenjanje festivala, običaja
- Jezik - Strane riječi, gubljenje dijalekta
- Religija - Eksploatacija, oskvrnuća svetišta
- Tradicija - Internacionalizacija hrane, pića, stila odijevanja
- Vrijednosti i norme - Promjene u porodičnim strukturama vrijednosti, stvaranje servilnog stava prema turistima, povećanje prostitucije i kriminala

Utjecaj turizma na okoliš – eko sustav ⁶⁶:

- Prirodna okolina (eko sustav) uključuje sljedeće karakteristike: zrak, voda, flora i fauna, prirodno tlo, krajolici (uključujući i geološke strukture), i klima,
- Izgrađena okolina obuhvaća građevne tvorevine, interijere, zgrade i spomenike, infrastrukturu, dizajnirane i uređene parkove, te druga mjesta i elemente “Townscape-a” – urbana okolina
- Svijet flore i faune: razmnožavanje, migracije, hranilišta (pašnjaci)
- Zagađivanje odlagališta, emisije plinova, buka
- Prirodni izvori: veća potrošnja vode, fosilnih goriva, opasnost od požara
- Erozija, promjene u morfologiji tla, iskliznuća, lavine, zatrpavanja (plaže)
- Vizualne promjene: gradnja zgrada, parkirališta, odlagališta smeća, zagađenje mora

⁶⁴ Müller.H : “*Turizam i ekologija*” , Zagreb 2004,

<http://www.poslovni.hr/media/Data/Webshop/H%20Muller%20-%20Turizam%20i%20ekologija.pdf>

⁶⁵ <https://www.scribd.com/doc/165360610/Uvod-u-Turizam>

⁶⁶ Ibid.

4.5 PROMET I TURIZAM U RH

Turizam je u Hrvatskoj značajna grana nacionalne gospodarske ekonomije i sudjeluje s preko 15% u ukupnom BDP-u (prosjeak zemalja EU – 27 iznosi 5%). Ipak, većina se turističkog prometa odvija u primorskim županijama (čak 96% od ukupnog turističkog prometa), i to u najvećoj mjeri tijekom ljetne turističke sezone⁶⁷

Povijest turizma u Hrvatskoj seže do sredine 19. stoljeća u razdoblje oko 1850. godine. Uspješno se razvijao sve do današnjih dana, a danas je Hrvatska jedno od najposjećenijih i najvažnijih turističkih odredišta Sredozemlja.

Hrvatska obiluje prirodnima ljepotama, otocima kojih je 1244, nacionalnim parkovima, parkovima prirode, spomenicima pod zaštitom UNESCO-a poput Dioklecijanove palače u Splitu, gradova Trogira i Dubrovnika, Eufrazijeve bazilike u Poreču i Katedrale svetog Jakova u Šibeniku, a najveća prednost u odnosu na konkurenciju je hrvatski dio Jadranskog mora koji je prema istraživanju Europske agencije za okoliš, provedenom 2010. godine, drugo najčišće more u Europi. I blaga Mediteranska klima u Hrvatskoj, s toplim ljetom i umjereno hladnom zimom, pogoduje hrvatskom turizmu i njegovom dodatnom razvoju. Turistička ponuda Hrvatske vrlo je raznolika a sastoji se od nautičkog, izletničkog, ronilačkog, kongresnog, kulturnog, ekološkog, seoskog, vjerskog, pustolovnog, zdravstvenog, lovnog ili ribolovnog turizma. U turističkoj ponudi su i višednevna krstarenja na motornim jedrenjacima te vrlo dobro razvijeni naturizam i sve razvijeniji robinzonski turizam koji osim na kopnu nudi i boravak na usamljenim svjetionicima poput dubrovačkih Grebena ili Palagruže.⁶⁸

⁶⁷ Izvješće o stanju okoliša u republici hrvatskoj, 2014, str.87 <http://www.azo.hr/Izvjesca29>

⁶⁸ https://hr.wikipedia.org/wiki/Turizam_u_Hrvatskoj

Dolasci turista u RH od 1980. – 2015. (u 000)

	UKUPNO	DOMAĆI	STRANI
1980	7.929	3.922	4.007
1985	10.125	4.569	5.556
1990	8.497	3.477	5.020
1995	2.438	1.113	1.324
2000	7.136	1.305	5.831
2005	9.995	1.528	8.467
2010	10.604	1.493	9.111
2015	14.343	1.660	12.683

Tablica 8 : **Dolasci turista u RH od 1980. – 2015. (u 000)**, izvor: <http://www.mint.hr>

Primjećujemo da svi osnovni pokazatelji razvoja turizma u Republici Hrvatskoj od 2000.godine ostvaruju konstantan rast. Vidimo drastičan skok u broju dolazaka i noćenja u 2015.godini u odnosu na brojke iz 2010.godine. Također podatak koji odmah upada u oči su brojke koje govore o dolascima turista. Primjećujemo veliku disperziju između broja dolazaka domaćih i stranih turista. Također vidimo veliki pad dolazaka domaćih turista u razdoblju prije i nakon 1990.godine. Veliku ulogu u povećanom broju dolazaka gostiju ima i unapređenje prometne infrastrukture na području RH, posebno veliku ulogu je odigrala gradnja mreže autocesta koja je ubrzala dolazak iz unutrašnjosti na obalu cestovnim putem . Također uvođenje nekih novih vrsta prijevoza i diversifikacija ponude u budućnosti će biti od velikog značaja što nam pokazuje i istraživanje TOMAS, ljeto 2014.

Pojava niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika značajno utječe na rast i razvoj cjelokupnoga svjetskog turizma. Takav način poslovanja utjecao je na povećanje stupnja korištenja zračnog prometa u svijetu. Podatci govore da raste broj korisnika niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika, pri čemu valja naglasiti činjenicu kako su većina korisnika njihovih usluga u svijetu turisti. Niskotarifni zračni prijevoznici odigrali su i značajnu ulogu u povećanju turističkog prometa u Hrvatskoj posljednjih godina. Tako je istraživanje stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj prema metodologiji "TOMAS Ljeto 2010 – 2014" pokazalo da je 2010. godine zrakoplovom u Hrvatsku došlo 8% turista dok je 2014. godine taj dolazak povećan na 11% .⁶⁹

⁶⁹ Krajnović, A., Bolfek, B., Nekić, N. (2014). Low-cost strategija u zračnom prijevozu putnika. *Oeconomica Jadertina*, 4(2), 3-32. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/136744> str 26

Od ukupnog broja turista (11%) koji su 2014. godine doputovali zrakoplovom u Hrvatsku, njih 58% koristilo je usluge niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika. Prema tome, u četverogodišnjem promatranom razdoblju uočen je porast dolazak turista zrakoplovom u Hrvatsku, a ujedno i raste korištenje niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika (Institut za turizam, 2015).⁷⁰



Slika 3: **Prijevozna sredstva turista pri dolasku u Hrvatsku**, Preuzeto sa: Institut za turizam, TOMAS, ljeto 2014

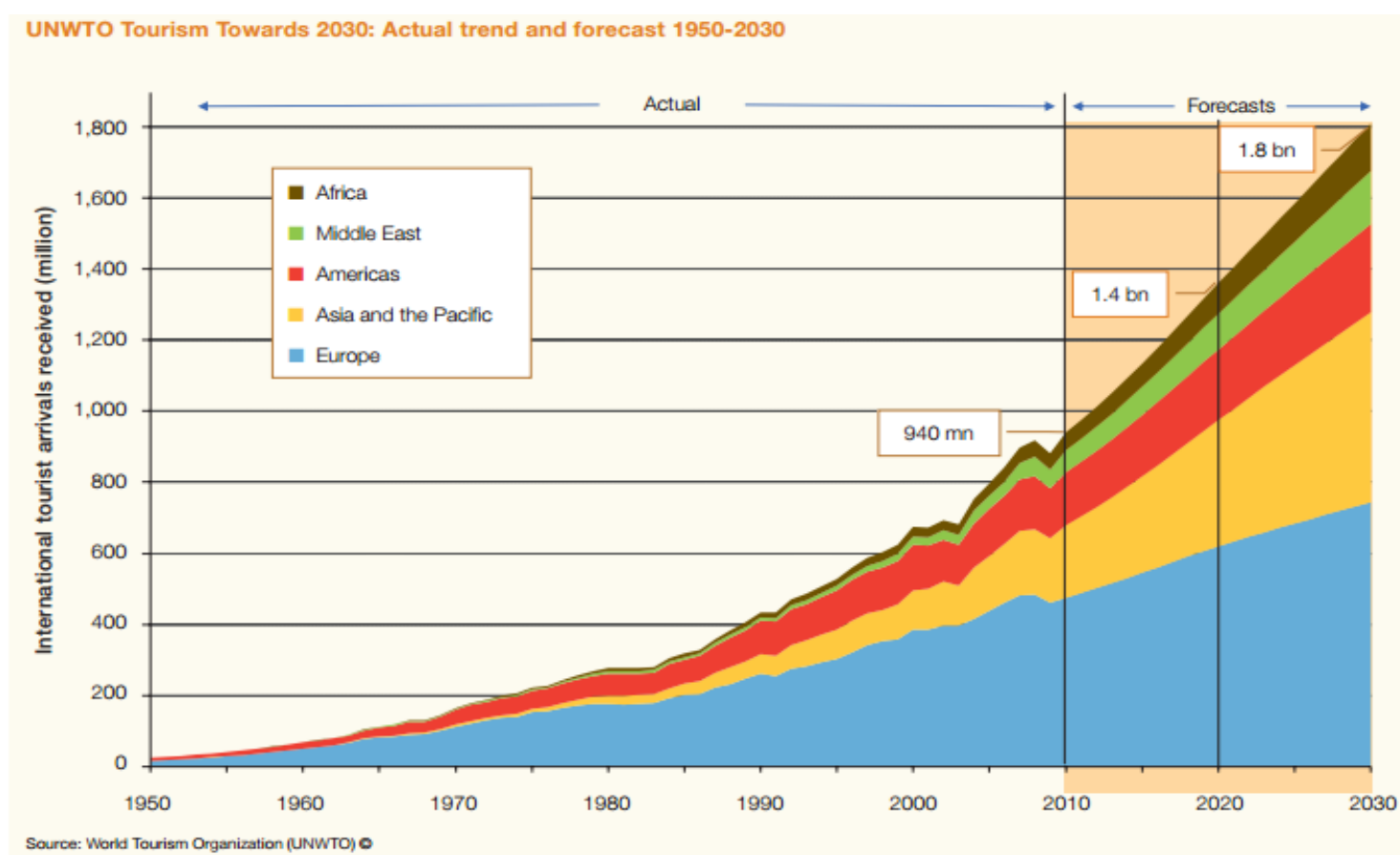
Osim pozitivnih, promet ima i negativne učinke na turizam, od kojih se posebno ističe zagađenje čovjekove okoline. Cestovna prometna grana, kao nositelj prometnih aktivnosti u Hrvatskoj, ima najveću ulogu i u hrvatskom turizmu, naročito nakon ubrzane izgradnje modernih autocesta prema jadranskim odredištima, ali je ujedno i najveći zagađivač, kako ispušnim plinovima, bukom, tako i drugim oblicima onečišćenja.⁷¹

⁷⁰ Krajnović, A., Bolfek, B., Nekić, N. (2014). Low-cost strategija u zračnom prijevozu putnika. *Oeconomica Jadertina*, 4(2), 3-32. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/136744> str 26

⁷¹ Šolman, S. (2010). "ULOGA CESTOVNOG PROMETA U TURIZMU HRVATSKE". *Acta turistica nova*, 4(2), 231-246. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/107018>

4. BUDUĆNOST MEĐUODNOSA PROMETA I TURIZMA

U navodima UNWTO-a predviđa se rast međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu po godišnjoj stopi od 3.3%. U apsolutnom iznosu to bi značilo povećanje broja dolazaka za 43 milijuna svake godine. Očekuje se da će 2020.godine broj međunarodnih turističkih dolazaka iznositi 1,4 milijarde, a 2030.godine čak 1,8 milijardi.⁷²



Slika 4: **Projekcije razvoja turizma u svijetu do 2030.godine**, Izvor: UNWTO Tourism Highlights 015, Edition 2016

⁷² UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>

Predviđa se da će doći do velikog porasta turizma u sljedećih dvadeset godina. Promjenjivi gospodarski uvjeti, izmijenjeno ponašanje potrošača i nove tehnologije uzrokovat će nastanak novih tržišta. Promijenit će se sastav turističke populacije. Povećat će se udio starijih osoba u turističkim kretanjima, veći naglasak stavljat će se na individualne godišnje odmore te na obrazovni odmor i aktivnu rekreaciju. Rastuća svijest o potrebi očuvanja okoliša utjecat će na politiku planiranja i turističku potražnju, a priroda, koja predstavlja glavni turistički resurs, sve će više nestajati i biti sve osjetljivija. Zahtijevat će se ekološki, dugoročni pristup planiranja turizma⁷³.

Daljnji razvoj prometa i turizma sve će više zahtijevati razvoj po načelima održivog razvoja, tj. uz što manje štetnosti po okoliš.

The Global Development Research Center navodi da je održivi razvoj “ održavanje ravnoteže između ljudske potrebe za poboljšanjem kvalitete življenja i blagostanja s jedne strane te očuvanja prirodnih izvora i ekosustava, o kojima ovise buduće generacije”.⁷⁴

Širenje štetnih posljedica transporta i prometa na okoliš transport i prometu kao znanosti i transportu i prometu kao gospodarskoj aktivnosti nameće novu paradigmu, smanjivanje sukoba gospodarske, transportne, prometne, ekološke i društveno-kulturološke koncepcije održivoga razvoja, socijalnoga razvoja, očuvanje prirodnih resursa uz kontinuirano poboljšanje kvalitete transportnih i prometnih usluga, utvrđivanje i sinkroniziranje gospodarsko-prometno-ekoloških ciljeva, optimalno korištenje resursa i zaštita okoliša.⁷⁵

Kako je promet gospodarstvena djelatnost, proizlazi da je razvitak prometa prihvatljiv do one mjere do koje ne ugrožava prirodu i njene procese. Odnosno, razvitak prometa je održiv, ukoliko udovoljava zahtjevima optimalnosti i ekonomske efikasnosti u korištenju raspoloživih resursa te ako pridonosi poboljšanju uvjeta života i usklađivanju odnosa unutar ljudske zajednice. Održivi razvitak prometa i turizma znači usklađeno djelovanje obje djelatnosti do razine koja ne ugrožava prirodne resurse i njihovo obnavljanje.⁷⁶

⁷³ Vuković, I. (2006). “SUVREMENI TRENDovi U RAZVOJU TURIZMA U EUROPSKOJ UNIJI I IMPLIKACIJE NA HRVATSKU”. *Tourism and hospitality management*, 12(1), 35-55. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/61770>

⁷⁴ Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: “Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH”, ODRAZ i UNDP, 2002., str. 7

⁷⁵ Zelenika, R.: “Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment”, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001., str.85

⁷⁶ Mrnjavac E.:” *Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment*”, Opatija 2006. , str. 271-272

Koncept se u pravilu veže za uže područje-regiju, u kojoj gospodarstvene djelatnosti funkcioniraju kao cjelina pa je moguće i potrebno usklađivati i optimalizirati njihovo djelovanje. Pokazalo se međutim da pojam održivosti iako prihvatljiv i razumljiv, nije dovoljno precizan kada je potrebno donijeti odluku kako ga primijeniti u konkretnoj destinaciji. Masovni turizam počinje se supstituirati “ održivim “ , “odgovornim” , “ zelenim “ , ili “ mekanim “ turizmom- što se sve odnosi na različite oblike turističke ponude koja uzima u obzir potrebu zaštite okoliša. Javljaju se mišljenja o nemogućnosti bilo kakvog koncepta održivog razvitka prometa i turizma, zato što je turizam nemoguć bez prometa. A promet uvijek i znatno devastira okoliš. Nakon što su iskustva pokazala da je moguće primjenom prometnih načina koji manje zagađuju okoliš, a osiguravaju jednaki radni učinak, postići prometnu povezanost uz manje zagađenja, koncept je prihvaćen.⁷⁷

Zbog velikih razlika u dinamici i prostornom obuhvatu razvitka turizma definirani su razvojni koncepti, koji se međusobno razlikuju po tome u kojoj mjeri uvažavaju načela održivosti i utjecaja turizma na okoliš. Filozofija održivosti razvitka turizma obuhvaća ove scenarije razvitka :⁷⁸

- Slobodni razvitak,
- Intenzivni razvitak,
- Alternativni turistički razvitak (ekoturizam),
- Održivi turizam i
- Izostanak razvitka

U skladu s prometnom politikom Europske unije i globalnim trendovima, prometni sustav Republike Hrvatske razvijati će se po modelu koji omogućava održivi razvoj prometnog sustava uz energetska učinkovitost, vođenje brige o okolišu uz maksimalnu sigurnost svih sudionika u prometu. Razvijen prometni sustav olakšava i potiče mobilnost ljudi i roba te, smanjivanjem prometne izoliranosti, omogućava rast produktivnosti i stvara pretpostavke za uravnotežen regionalni razvoj.⁷⁹

⁷⁷ Mrnjavac E.:” *Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment*”, Opatija 2006. , str. 271-272

⁷⁸ Ibid. , str. 272

⁷⁹ Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: “*Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH*”, ODRAZ i UNDP, 2002., str. 7

5.ZAKLJUČAK

Promet i turizam kao međuovisni sektori proizvode mnoge pozitivne implikacije. Turizam nam omogućuje upoznavanje i povezivanje s dosad neotkrivenim lokacijama, kulturama ili religijama. Otkrivanje novih informacija, sklapanje novih prijateljstava ili poslova... Turizam potiče prometni sektor na izgradnju i modernizaciju prometnica i općenito prometne infrastrukture. Kontinuirani porast broja turista u međunarodnim turističkim kretanjima zahtjeva obogaćivanje postojećih ali i razvijanje novih prometnih sredstava u svrhu što učinkovitijeg prijevoza putnika. S druge strane promet djeluje kao osnovno sredstvo razvoja turizma, kao spojnica između emitivnog i receptivnog tržišta. Razvoj prometa bio je od krucijalne važnosti za razvoj turizma kao globalnog fenomena. Razvoj suvremenih oblika prijevoza omogućio je povezivanje i najudaljenijih dijelova svijeta te savladavanje velikih udaljenosti u relativno kratkom vremenskom razdoblju. Najznačajniji oblici prijevoza u svrhu razvoja turizma su: zračni, cestovni i željeznički. U posljednje vrijeme aktualna je upotreba takozvanih niskotarifnih letova, tj. letova s izrazito niskim cijenama. Niskotarifne zrakoplovne tvrtke značajno utječe na rast i razvoj cjelokupnoga svjetskog turizma te na povećanje stupnja korištenja zračnog prometa u svijetu. Unatoč svim dobrobitima koje proizlaze iz međuodnosa prometa i turizma također se javljaju i razne negativne pojave, poglavito na okoliš. Onečišćenje zraka, vode i tla, pojavi buke i vibracija, u negativnom djelovanju na cjeloviti okoliš, u zauzimanju vitalnih prostora, posebice u naseljenim područjima, opasnost po ljude... Rješenje problema se javlja u obliku održivog razvoja prometa i turizma. Održivi razvoj podrazumijeva „održavanje ravnoteže između ljudske potrebe za poboljšanjem kvalitete življenja i blagostanja s jedne strane te očuvanja prirodnih izvora i ekosustava, o kojima ovise buduće generacije „(The Global Development Research Center). Održivi razvoj bi značio konstantno unapređivanje prometne infrastrukture i sredstava uz očuvanje prirodnih resursa. Prihvaćene su raznorazne deklaracije kojima se definiraju pravila održivog razvoja. Iako promet i turizam polako pokazuju određene znakove poboljšanja (npr. razvoj električnih automobila, poticanje hodanja i biciklizma u destinacijama...), negativni utjecaji po okoliš i čovjeka još uvijek su značajni. Da li će promet i turizam u konačnici uspjeti u svom djelovanju uspjeti funkcionirati po načelima održivosti te smanjiti negativne utjecaje na čovjeka i okoliš pokazat će vrijeme.

POPIS LITERATURE:

Knjige:

Alfier, D. :Zaštita prirode u razvijanju turizma, Zagreb,2010

Blažević,B.:Turizam u gospodarskom sustavu, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za turistički i hotelski menadžment , Opatija,2007

Čavlek, Bartoluci, Prebežac i sur. :Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012

Čavrak,V. :Makroekonomski management i strategija prometa Hrvatske, Zagreb, 2003

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

Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002

Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006

Page,S.J (2009), Transport and Tourism:global perspectives, Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England

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

Pašalić,Ž.:Promet i gospodarstveni razvoj, Ekonomski fakultet, Split, 2012

Zelenika, R.: Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001

Izvori s internet:

Bukvić, I. (2003). UTJECAJ ZRAČNOG PROMETA NA RAZVOJ TURIZMA DUBROVAČKOG PODRUČJA. *NAŠE MORE : znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*, 50(3-4), 125-136. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/8586>

Državni zavod za statistiku : <https://www.dzs.hr/>

http://croatialink.com/wiki/Turizam:_definicija,_nastanak,_razvoj_i_podjela

<http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf>

<http://web.efzg.hr/dok/TUR/okesar//Turizam%20u%20brojkama%202015.pdf>

<http://www.iztztg.hr/UserFiles/File/novosti/2015/Tomas-ljeto-2014-prezentacija-03-02-2015.pdf>

http://www.odraz.hr/media/21831/odrzivi_razvoj.pdf

<http://www.seebiz.eu/niskobudzetni-prijevoznici-poduprli-rast-putnickog-prometa-u-2016-godini/ar-148255/>

<http://www.split-airport.hr>

https://hr.wikipedia.org/wiki/Niskotarifna_zrakoplovna_tvrta

https://hr.wikipedia.org/wiki/Turizam_u_Hrvatskoj

<https://www.scribd.com/doc/165360610/Uvod-u-Turizam>

<https://www.scribd.com/doc/169992630/TURIZAM-op%C5%A1irna-skripta-po-knjizi>

IZVJEŠĆE O STANJU OKOLIŠA U REPUBLICI HRVATSKOJ, 2014.

<http://www.azo.hr/Izvjesca29>

Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH, ODRAZ i UNDP, 2002. Preuzeto s : <http://www.odraz.hr/media/21885/agenda21.pdf>

Krajnović, A., Bolfek, B., Nekić, N. (2014). Low-cost strategija u zračnom prijevozu putnika. *Oeconomica Jadertina*, 4(2), 3-32. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/136744>, str 19

Müller.H : Turizam i ekologija , Zagreb 2004, <http://www.poslovni.hr/media/Data/Webshop/H%20Muller%20-%20Turizam%20i%20ekologija.pdf>

Pupavac, D., Zelenika, R. (2003). Uspostavljanje ravnoteže na europskom tržištu vodnoga prometa. *Pomorski zbornik*, 41(1), 61-78. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/52412>

Šolman, S. (2010). ULOGA CESTOVNOG PROMETA U TURIZMU HRVATSKE. *Acta turistica nova*, 4(2), 231-246. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/107018>

Steinar.S,Božičević.J ,Kaštela.S , EKOLOŠKI ASPEKTI ZRAČNOG PROMETA , preuzeto s: https://bib.irb.hr/datoteka/140311.Steiner_SarajevoConference.doc

UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>

VALORIZACIJA PROMETNOG SUSTAVA HRVATSKE:
https://bib.irb.hr/datoteka/537763.CRO_trans_valorizacija.doc

Vuković, I. (2006). SUVREMENI TRENDovi U RAZVOJU TURIZMA U EUROPSKOJ UNIJI I IMPLIKACIJE NA HRVATSKU. *Tourism and hospitality management*, 12(1), 35-55. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/61770>

Web stranica ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH <http://www.mppi.hr>

POPIS TABLICA:

Tablica 1: Podjela prometa, str.7

Tablica 2: Podjela cestovnog putničkog prometa, str.9

Tablica 3: Podjela zračnog putničkog prometa, str. 10

Tablica 4: Podjela vodenog putničkog prometa, str. 10-11

Tablica 5: Podjela željezničkog putničkog prometa, str. 11

Tablica 6: Podjela putničkog promet brdskim željeznicama i žičarama, str.12

Tablica 7 : Podjela kombiniranog putničkog prometa, str.12

Tablica 8: Dolasci turista u RH u razdoblju od 1980-2015 (u 000) , str. 41

POPIS GRAFIKONA:

Grafikon 1: Broj putnika u zračnoj luci Split , str.23

Grafikon 2: Vodeće turistički receptivne zemlje svijeta prema međunarodnim turističkim dolascima u milijunima , str. 25

Grafikon 3: Vodeće turistički receptivne zemlje svijeta prema prihodima od međunarodnog turizma u milijardama US \$, str.25

Grafikon 4: Vodeće turistički emitivne zemlje svijeta prema turističkoj potrošnji u milijardama us \$, str.26

Grafikon 5: Udio prijevoznih sredstava korištenih za turistička putovanja u svijetu 2015., str.29

POPIS SLIKA:

Slika 2: Vrednovanje prostornog položaja Hrvatske kroz mrežu prometnih koridora, str.17

Slika 2: Razvrstane javne ceste u RH, str.19

Slika 3.Prijevozna sredstva turista pri dolasku u Hrvatsku , str. 42

Slika 4: Projekcije razvoja turizma u svijetu do 2030.godine , str. 43

SAŽETAK

Povezanost prometa i turizma proizlazi iz same definicije turizma u kojoj se ističe postavka "putovanje izvan mjesta stalnog boravka", odnosno to putovanje nebi bilo moguće bez korištenja prometa. Promet je spojnica emitivnog i receptivnog tržišta. Neka prometna sredstva, putovanje i doživljaji na njima sami po sebi spadaju u turističko iskustvo. Promet na turizam utječe savladavanjem udaljenosti tj. omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. Što je prometna infrastruktura je razvijenija a prometne veze brojnije to su i mogućnosti razvitka turizma puno veće. Turizam utječe na promet putem intenzivnije izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture, kapaciteta prometnih sredstava, uvođenjem novih oblika organizacije prometa sve zbog novonastalog porasta broja putnika i tereta. Oblici prometa koji imaju najvažniji utjecaj na turizam su zasigurno cestovni oblici zbog svoje elastičnosti tj. vlastitog odabira trenutka polaska, zaustavljanja i sličnih obilježja. Zatim slijedi zračni promet, posebice važnu ulogu u današnje vrijeme igraju niskotarifne zračne linije. Vodeni i željeznički promet su također značajni ali ne u tolikoj mjeri. Promet i turizam u svom međusobnom razvoju i djelovanju proizvode i neke negativne posljedice po čovjeka i okoliš. Vrlo važno pitanje je njihovo usklađivanje i budući razvitak u skladu s načelima održivog razvoja. Održivi razvoj podrazumijeva održavanje određene ravnoteže između potrebe za vlastitim poboljšanjem i razvitkom te s očuvanjem prirodnih izvora i ekosustava za buduće generacije.

Ključne riječi: promet, turizam , održivi razvoj

SUMMARY

The link between transport and tourism comes from the very definition of tourism, which highlights the postulate "travel out of the place of permanent residence", meaning that it is impossible to travel without using the transport. Transport is connector between emissive and receptive market. Some means of transport, travel and travel experiences by itself belong in a tourist experience. Transport effects on tourism by overcoming the distance, i.e. allowing traveling for tourist purposes. The more the transport infrastructure develops and transport connections are more numerous, the potentials for tourism development become much greater. Tourism affects transport through more intensive construction and modernization of transport infrastructure, the capacity of means of transport, the initiation of new forms of transport organization, all due to the new increase of the number of passengers and cargo. The forms of transport which have the most important impact on tourism are certainly road forms because of its elasticity, i.e. possibility of choosing the time of departure, stopping time and similar characteristics. Then there is air traffic, especially low-car airliners which are playing important role today. Waterborne and rail transport are also important but not that much. Transport and tourism in its mutual development and effect are producing some negative consequences for man and the environment. A very important issue is their alignment and future development in accordance with the principles of sustainable development. Sustainable development implies maintaining a certain balance between the need for their own improvement and development and the preservation of natural resources and ecosystems for future generations.

Key words: transport, tourism, sustainable development