

Značaj prometa za hrvatski turizam

Igrec, Ivana

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:908450>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-17**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma
«Dr. Mijo Mirković»

IVANA IGREC

ZNAČAJ PROMETA ZA HRVATSKI TURIZAM

Završni rad

Pula, 2017.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma
«Dr. Mijo Mirković»

IVANA IGREC

ZNAČAJ PROMETA ZA HRVATSKI TURIZAM

Završni rad

JMBAG:0145028442, izvanredna studentica

Studijski smjer: Turizam

Predmet: Uvod u turizam

Znanstveno područje: Društvene znanosti

Znanstveno polje: Ekonomija

Znanstvena grana: Trgovina i turizam

Mentor / Mentorica: izv. prof. dr. sc. Jasmina Gržinić, zn. savjetnik

Pula, _____ 2017.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana Ivana Igrec, kandidat za prvostupnika ekonomije/poslovne ekonomije, smjera turizam ovime izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Završnog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Student

Ivana Igrec

U Puli, _____ 2017. godine



IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, Ivana Igrec dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile

u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj završni rad pod nazivom „Značaj prometa za hrvatski turizam“ koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, _____ 2017. godine

Potpis

Ivana Igrec

SADRŽAJ

1. UVOD	7
2. POIMANJE PROMETA.....	9
2.1. Povijesni razvoj prometa.....	10
2.2. Dosadašnja istraživanja problematike.....	11
3. PROMETNI SUSTAV.....	14
3.1. Osnova prometne mreže.....	16
3.2. Modaliteti prijevoza usluga.....	17
3.3. Prednosti i nedostaci prometnog sustava Hrvatske.....	18
4. PROMETNI SUSTAV HRVATSKE I EUROPSKE UNIJE.....	20
4.1. Prometna politika Europske unije.....	22
4.2. Prometna politika Hrvatske.....	23
5. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA.....	25
5.1. Uzajamna ovisnost prometa i turizma.....	26
5.1.1. Pozitivni i negativni učinci prometa na turizam.....	26
5.1.2. Pozitivni i negativni učinci turizma na promet.....	28
5.2. Značaj razine udobnosti putovanja na turistički doživljaj.....	28
6. PROMETNA INFRASTRUKTURA I HRVATSKI TURIZAM.....	31
6.1. Promet i unaprjeđenje hrvatskog turizma.....	31
6.1.1. Strategija razvoja turizma u hrvatskoj.....	33
6.1.2. Povijest hrvatske prometne mreže.....	35

6.2. Analiza konkurentnosti hrvatskog turizma.....	35
6.3. Indeks turističke konkurentnosti odabranih zemalja.....	36
7. INTERDISCIPLINARNOST I TRANSDISCIPLINARNOST	
PROMETA.....	40
7.1. Razvoj informacijske podrške prometu u turizmu.....	40
7.2. Inovacije u prijevozu putnika.....	41
7.3. Razvoj hrvatskih destinacija.....	43
7.4. Suradnja akademske zajednice i društva.....	44
7.5. Prijedlozi poboljšanja prometne infrastrukture.....	45
8. ZAKLJUČAK.....	48
LITERATURA.....	49
POPIS TABLICA.....	51
POPIS PRILOGA.....	52

1. UVOD

Tema ovog završnog rada je promet u hrvatskom turizmu. Promet se već razvijao i u starome vijeku, a danas je rezultat određene razine razvoja gospodarstva. Prometna politika Hrvatske mora se promatrati u kontekstu Europske Unije kako bi se riješili problemi prometnog sustava te omogućila dostignuća u prometnom sektoru. Također, izgradnja moderne prometne infrastrukture poboljšala je/bi razvoj gospodarstva i turizma u skladu sa potrebama cjelokupnog stanovništva. Kako je razvoj turizma oduvijek bio povezan uz razvoj prometa, tako se grade brze i moderne prometne infrastrukture te postaju jedan od najvažnijih komplementarnih čimbenika turizma.

Svrha istraživanja je pomoću komparativne analize Mediteranskih zemalja dokazati kako prometna infrastruktura može unaprijediti hrvatski turizam. Cilj istraživanja je analizirati važnost prometne infrastrukture za turizam te utvrditi prednosti i nedostatke. Temeljne hipoteze su:

Ho - promet i turizam su međusobno ovisni i povezani.

H1 - Jedan od temeljnih uvjeta za uspješan gospodarski i turistički razvoj je učinkovit prometni sustav.

H2 - U odnosu na zemlje Mediteranskog bazena, najveća slabost Hrvatske je nedovoljna razvijenost prometne infrastrukture, posebno željezničkog i zračnog prometa te luka.

U znanstvenom istraživanju korištene su brojne znanstvene metode kao što su: metoda analize i sinteze, metoda komparacije, metoda deskripcije, metoda interpelacije i metoda klasifikacije. Završni rad sastoji se od 9 dijelova. U uvodu je postavljen predmet istraživanja, definirani su cilj i svrha istraživanja i struktura rada. U drugom djelu daje se uvid u povijesni nastanak prometa. Treći dio se odnosi na prometni sustav, gdje je obrađena strategija prometnog sustava, osnove prometne mreže te su opisani modaliteti prijevoznih usluga te prednosti i nedostaci istih. Četvrti dio se odnosi na prometnu politiku Europske Unije te je obrađena Hrvatska prometna politika. Uzajamna ovisnost prometa i turizma, učinci te značaj razine udobnosti na turistički doživljaj opisani su u petom djelu. U šestom djelu analizirana je prometna infrastruktura i Hrvatski turizam. Provedeno je istraživanje o konkurentnosti Hrvatskog turizma te komparacija sa zemljama

Mediterranskog bazena. Na kraju tog djela je dan osvrt na provedeno istraživanje. Sedmi dio je fokusiran na interdisciplinarnost i transdisciplinarnost prometa. Objasnjena je informacijska podrška prometu u turizmu te inovacije. Također je objašnjena prometna infrastruktura u funkciji razvoja hrvatskih destinacija. U zaključku su iznijete spoznaje do kojih se došlo obradom zadane teme. U posljednjem djelu, literaturi je bibliografska građa iznijeta pri obradi teme završnog rada.

2. POIMANJE PROMETA

U znanstvenoj i stručnoj literaturi pojam prometa se često poistovjećuje s pojmom transporta i prijevoza. Sadržajnom značenju izraza promet odgovaraju na stranim jezicima izrazi engl. traffic, njem. Verkehr, franc. traffic, tal. traffico. U hrvatskom jezičnom sustavu promet je širi pojam od prijevoza i transporta i obuhvaća i operacije u vezi s prijevozom robe i komunikacije, a u širem smislu i odnose među ljudima, te ekonomske sadržaje (robni promet, turistički promet, malogranični promet, itd.). Izraz transport ima međunarodno značenje, te je sadržajno širi od pojma prijevoz. Potječe od latinske riječi transportare koja znači prenositi i novo-latinske riječi transportus koja znači prijevoz, prevoženje, prenošenje. Prijevoz je specijalizirana djelatnost koja s pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje realizaciju prometne usluge. Jedno od najvažnijih obilježja prometa je prometna usluga koja je posljedica premještanja ljudi i roba, nema materijalni oblik, te se ne može uskladištiti.

U najširem smislu riječi promet označuje gospodarsku djelatnost koja se bavi prijenosom materijalnih dobara, prijevozom ljudi i prijenosom vijesti i informacija. U suvremenim uvjetima promet je u tehničkom, tehnološkom i ekonomskom smislu postao dio vrlo razvijenih gospodarskih područja. Danas je rezultat određene razine razvoja gospodarstva pri čemu on sam predstavlja jedan od najvažnijih čimbenika povećane dinamike svestrane ljudske aktivnosti.¹ Promet možemo podijeliti prema kriterijima kao što su prema načinu prijevoza, području ili dr.

Promet se dijeli prema slijedećim kriterijima:²

- načinu prijevoza, prometnim sredstvima i putovima na kojima se obavlja (kopneni, vodeni, zračni, poštanski, telekomunikacijski, pomorski i cjevovodni);
- području na kojemu se promet odvija (domaći i međunarodni);
- korisniku usluge (javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe);
- načinu organizacije (linijski, slobodan i naručen);

¹Bukljaš Skočibušić, M., Radačić, Ž., Jurčević, M., *Ekonomika prometa*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011., str. 55.

² Ibidem

- koncentraciji i režimu (promet u naseljenim mjestima i promet između naseljenih mjesta).

Promet se također može definirati kao izrazito složeni dinamički sustav kojeg sačinjavaju podsustavi kao što su cestovni promet, željeznički promet, zračni promet, riječni promet, pomorski promet, poštanski promet, telekomunikacijski promet te cjevovodni promet. Cestovni promet se odvija cestovnom mrežom koja može biti državna, lokalna, za mješoviti promet ili motorni, autocesta i dr. Od svih prometnih grana najmlađi je zračni promet koji u posljednjih nekoliko desetljeća doživljava jak razvoj te velika otkrića koja dovode do povećanja prometa i zadovoljstva putnika. Zahvaljujući zrakoplovima, i najudaljenije destinacije svijeta su postale lako dostupne. Tehničko usavršavanje zrakoplova predstavlja jedan od najvažnijih čimbenika utjecaja na razvoj zračnog prometa. Uz aerodinamička usavršavanja zrakoplova nastoji se povećati i njihov kapacitet, a i povećati brzina. Željeznički promet je jedan od najstarijih modernih oblika prijevoza. Iako su glavne odlike željezničkog prometa brzina, udobnost, ekonomičnost i velika prijevozna moć, naglim razvojem cestovnog i zračnog prometa željeznica sve više gubi na svom značaju. Poštanski promet nema poseban prijevozni put, ni prijevozno sredstvo koji bi ga karakteriziralo, a za prijevoz pošiljaka uglavnom se koriste sva prijevozna sredstva i svi prijevozni putovi. U telekomunikacijskom prometu prijenos se odvija vodovima ili radio valovima, a za prijenos informacija koriste se različiti uređaji (telefonski uređaji, teleprinterski uređaji, telefaksi).

2.1. Povijesni razvoj prometa

Promet se razvijao i unapređivao već u starome vijeku. U to doba je posebno bio značajan prijevoz na vodi (rijekama, kanalima, moru) zbog razvoja civilizacija Starog vijeka uz rijeke. Već oko 4 000 godine pr. Krista napredovale su egipatske lađe na Nilu a Feničani i Krećani razvijaju brodove. Svoje začetke u Starom vijeku ima i promet na kopnu te cestogradnja. U drugom tisućljeću pr. Krista, Kina razvija prvu poznatu mrežu cestovnog prometa a dolazi i do razvoja Rimske cestovne mreže.³

³Legac, I., *Cestovne prometnice i javne ceste*, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, 2006., str. 15-20.

Početak Srednjeg vijeka opada promet morem. Kontinuirana pojava u to doba je hodočasnički turizam između Italije i Svete zemlje kada su hodočasnici plaćali putnu tarifu koja je uključivala morski prijevoz, hranu, te putovanje od Jaffe do Jeruzalema i natrag. Dakle, glavni kopneni promet se odvijao hodočasničkim pravcima a kasnije im se pridružuju i trgovci.

Najveći napredak prometa i prometne tehnologije zabilježen je u novom vijeku. Dolazi do geografskih otkrića, otvaraju se morske rute s Indijom i Kinom, te dolazi do naseljavanja u Americi. Sagrađen je i prvi parobrod „Charlotte Dundas“ u Engleskoj 1802. godine, koji je bio zamjena za konje. Početkom stoljeća, jedrenjaci naglo gube utrku s parnim, a zatim i motornim brodovima te nakon prvog svjetskog rata potpuno nestaju u međunarodnoj plovidbi. U vrijeme Napoleona počinje novo doba u cestovnom prometu, te se grade prometnice diljem Europe. Masovni urbani cestovni promet započinje u 19. stoljeću, kada se uvode autobusi, prvo na parni pogon a zatim na motorni. U Berlinu 1881. godine dolazi do pojave tramvaja i otuda se šire po cijelome svijetu. Ubrzano se grade i željezničke pruge i to najprije u Engleskoj, a zatim i u Francuskoj, Njemačkoj, Austriji i Americi. To doprinosi tehničkim inovacijama u gradnji željezničkih tunela. Do pojave prve podzemne željeznice dolazi 1863. godine u Londonu. Zbog intenzivne cestogradnje, motorna vozila postaju sve više popularna. Motor je dao doprinos gospodarskom i društvenom napretku, te je otvorio promet do tada nepristupačnih zemalja. Uvođenjem tijekom sedamdesetih godina u promet zrakoplove na mlazni pogon, zračni promet postaje najvažniji segment daljinskog putničkog prometa.⁴

Promet se razvijao od nekadašnjeg jedinog načina kretanja-hodanja i korištenja životinja za prijevoz i vuču, pa sve do današnjih suvremenih prijevoznih sredstva, automobila, jedrenjaka, helikoptera i sličnog. Najrazvijeniji oblik prometa danas je cestovni promet, promet kojim se prijevozi najviše putnika na svijetu.

2.2. Dosadašnje istraživanje problematike

U dosadašnjim istraživanjima problematike prometa i turizam pisali su mnogi autori. Postoje knjige i članci u kojima se prezentiraju zanimljivi pristupi

⁴ Baričević, H., *Promet u turizmu*, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003., str. 4-7.

temi prometa i turizma. U nastavku su navedeni radovi znanstvenika i stručnjaka iz kojih se mogu identificirati pitanja te dobiti odgovori kako će, te u kojem smjeru teći daljnji razvoj međusobno povezanih fenomena prometa i turizma.

Mrnjavac (2002) se osvrće na međusobnu povezanost prometa i turizma, definirajući osnovnih pojmova te ulogu prometa u gospodarstvenom razvitku.

Horak (2007) razmatra povezanost turizma i prometa preko najvažnijih veza koje tu povezanost obrađuju. Utvrđeno je da su te veze mnogo značajnije nego se to na prvi pogled možda čini. Također su i dane naznake koje bi mogle odrediti budućnost razvoja turizma i prometa. Međutjecaj turizma i prometa važan je za proces planiranja obje pojave pa su zbog toga važna daljnja istraživanja i povezanost turističkih i prometnih stručnjaka u namjeri optimiranja raspoloživih gospodarskih resursa u turizmu i prometu u Hrvatskoj.

Padjen (2003) sagledava ukupnu prometnu politiku u Hrvatskoj. Utvrđuje se povijesni kontekst, ciljevi prometne politike te načini na koje se ta politika vodi i instrumente koje koristi.

Pupavac (2009) istražuje ekonomske specifičnosti prometa te osim toga osvrće se na probleme sigurnosti i ekologije u prometu, probleme financijske stabilnosti prometnih poduzeća te na druge probleme u prometu.

Čavrak (2003) naglašava da je promet najvažnija gospodarska i ljudska djelatnost.

Šolman (2010) obrađuje temu povezanosti turizma i prometa te tim radom daje doprinos istraživanju povezanosti prometa i turizma. Zaključuje da su turizam i promet međusobno povezani, te navodi „samo ravnomjerni razvoj svih prometnih grana u prometnom sustavu može omogućiti kvalitetnu i efikasnu logističku potporu turističkoj djelatnosti, kao strateškoj gospodarskoj grani u Hrvatskoj.“

Prebežac i Jurčević (2001) pišu kako su promet i turizam od samih početaka jasno povezani a ta veza se održava na cjelokupnu gospodarsku sliku zemlje i ima tendenciju rasta u budućnosti. Naglašavaju kako je za razvoj turizma od ključne važnosti izgradnja prometne infrastrukture u samoj turističkoj destinaciji te prometnica do turističkog odredišta.

Pašalić (2001) govori o važnosti usklađenosti razvitka prometa i turizma na svim razinama tj. međunarodnoj, nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

Nadalje, o povezanosti turizma i prometa također pišu sljedeći autori:

- Kranjčević (2002) u radu „Promet i turizam u prostornim planovima na području Hrvatskog zagorja 1958. I 1963.“
- Steiner (2007) u radu „Prometni sustav Hrvatske u procesu Europskih integracija“
- Delibašić, i Vidučić (2003) u članku „Međuviznost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj“
- Vojnić (1996) „Ekonomska tranzicija u Centralnoj i Istočnoj Europi“ (osvrst na prometni sustav hrvatske te važnost povezivanja i interakcijskih odnosa koji mogu ostvariti dinamičniji gospodarski razvitak)
- Sić (1993) „Osnovna pitanja razvoja i organizacije prometnog sustava Hrvatske“ (važnost iskorištavanja prednosti geografskog položaja Hrvatske)
- Roglić (1978)
„Die Bedeutung des Ausbaus der Verkehrsverbindungen in Kroatien“

Osim hrvatskih autora, o prometu i turizmu su pisali i mnogi svjetski autori. To su primjerice, Lumsdon i Page (2011) u knjizi pod nazivom „Tourism and Transport“, Chew (1987) „Transport and Tourism in the Year 2000.“, Page (2005) „Transport and Tourism: Global Perspectives“, Duval (2008) „Tourism and Transport: modes, Networks and Flows“.

Povezanost prometa i turizma i njihovu uzajamnu važnost razmatrali su brojni autori te se osvrnuli na različite aspekte, a svojim radovima dali su doprinos istraživanju problematike tih međusobno povezanih pojmova. Svi autori koji su razmatrali međusobnu povezanost prometa i turizma se slažu da su promet i turizam povezani od samih početaka te kako razvoj prometa u velikoj mjeri utječe na razvoj turizma ali i okrenuto.

3. PROMETNI SUSTAV

Prema suvremenoj teoriji ekonomike i organizacije prometa, promet kao dio gospodarstva se može i mora definirati kao složen dinamički sustav. Pojavom opće teorije sustava (teorije složenih sustava), promet se počinje definirati kao sustav.

Temeljne pretpostavke opće teoriju sustava su:⁵

- sustav je dio veće cjeline;
- izučavaju se i identificiraju veze s okruženjem;
- definira se funkcija sustava u cjelini;
- elementi sustava se izučavaju u njihovim interakcijama i odnosu na funkcioniranje sustava u cjelini;
- uspješnije funkcioniranje sustava postiže se drugačijim povezivanjem elemenata sustava;
- ponašanje sustava prati se kroz dulje vrijeme.

Dakle ako se promet definira kao sustav, sa svim značajkama njegovih veza u okruženjima, sa podsustavima i elementima s kojima je uneprekidnoj interakciji, onda se može reći da je promet složeni dinamički sustav s velikim brojem elemenata unutarnjeg ustroja koji ga obilježavaju u dinamičkom razvoju, a istodobno daju mu obilježja u prometu kao cjelini.

Pojavom opće teorije sustava, promet se počinje definirati kao sustav te predstavlja ukupnost prijevoznih sredstava, prometnih mreža, radnji i odnosa koji omogućavaju odvijanje prometa unutar nekog određenog područja. 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.

Prometni sustav ima značajke vrlo složenog sustava, a ta složenost je uvjetovana sljedećim odrednicama:⁶

⁵Mrnjavac, E., *Promet u turizmu*, Fakultet za turizam i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str. 47.

⁶Ibidem

- veliki broj bitno različitih elemenata (od tehničkih do pravnih);
- veliki broj elemenata koji i sami imaju sve značajke sustava (npr. prometne grane);
- međunarodni karakter prometa koji prerasta u najvažniju značajku razvitka;
- organizacijski zahtjevni prometni procesi koji pod pritiskom tržišnih potreba poprimaju značajke tržišnih lanaca;
- veliki 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 uz promet.

Prometni sustav također se definira kao ukupnost prijevoznih sredstava, prometnih mreža, radnji i odnosa koji omogućavaju odvijanje prometa unutar nekog određenog područja.⁷ Karakterizira ga prostorna i vremenska dimenzija, te objektivno postoji i može se definirati za svaki zemljopisni prostor u bilo kojem vremenskom periodu. Pojedine prometne grane identificiraju se po horizontali sustava, dok se po vertikali uočavaju pojedini aspekti djelovanja prometa kao sustava, tj. tehnički, tehnološki, organizacijski i ekonomski aspekt, stratum odnosno sloj.⁸

Prometni sustav nije inkosan, tj. on se sastoji od više elemenata. Tri osnovni elementi od kojih se sastoji su:⁹

- put;
- polazište i odredište;
- vozilo ili pokretački stroj.

Put može biti prirodan i slobodan (more ili zrak), prirodan i umjetno unaprijeđen (plovna rijeka s produbljenim koritom) te umjetan (željeznička pruga, kanal). Polazište i odredište (luka, stanica) su sastavni dio i prirodnog i umjetnog puta, a označavaju mjesta na kojem proces prijevoza ili prijenosa počinje te se

⁷Horak, S., *Turizam i promet*, Studij turizma, Zagrebačka škola za menadžment, 2007., str. 25.

⁸Radačić, Ž., Šimulčik, D., *Ekonomika prometnog sustava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1995., str.19.

⁹Efzg, *Definiranje prometa*,

<http://web.efzg.hr/dok/TRG/dvuletic//1.%20DEFINIRANJE%20PROMETA%20STRUCNI%20STU DIJ%202014.pdf>, 25.03.2015

privremeno ili trajno zaustavlja. Vozilo i pokretački stroj su dio prometnog sustava koji služi za smještaj objekta prometa u procesu prometa, te koji inicira i održava kretanje vozila po prometnom putu.

3.1. Osnova prometne mreže

Mreža u općem kontekstu ima više značenja, pa tako može označavati sustav cesta, linija ili kabela, skup računala i opreme, skup postaja ili matematički koncept. Prometna mreža u formalnom opisu predstavlja strukturu čvorova i linkova kojima su pridružene težine-ponderi. Temeljna funkcija mreže je omogućiti sigurno, učinkovito, ekološki i troškovno prihvatljivo premještanje ljudi, roba i informacija od izvorišta do odredišta.

Prometna mreža je opći zbirni pojam za mreže prometnica raznih vidova prometa, a sastoji se od prometnica i prometnih čvorišta. U prostorno-fizičkom smislu pod prometnom mrežom podrazumijeva se rasprostiranje prometnica u prostoru između različitih naselja koje služe obavljanju određene vrste prometa. Pojam mreže često se upotrebljava i za prostorni raspored različitih drugih prometnih objekata, posebno terminala. Najuočljivije u prostoru su cestovna mreža i željeznička mreža, a kod pomorskog i zračnog prometa prometni terminali (luke i terminali). Jedno od važnijih prostornih obilježja prometne mreže je gustoća mreže (iskazuje se kao duljina određenih prometnica u km na 100 km površine).

Dakle, prometna mreža je skup prometnica, prometnih čvorova i terminala koji služe za odvijanje pojedine vrste prometa ili prometa u cjelini, što tada podrazumijeva ukupnost svih prometnih mreža.¹⁰

Za cestovni promet se može reći da su to autoceste, poluautoceste, državne, županijske i lokalne ceste, nerazvrstane ceste (benzinske postaje, odmarališta), čvorišta cesta te autobusni i kamionski terminali. Za prometnu uslugu više razine se plaća cestarina dok za prometnu uslugu niže razine se ne plaća. Međunarodna važnost se utvrđuje za cestovne pravce koji su od interesa za više zemalja te nose oznaku E s određenim brojem.

Osim navedenoga, mogu se utvrditi i prometni koridori za pojedine vrste prijevoza. U zračnom prometu ti putovi se označavaju radiofarovima, a koridorima

¹⁰Horak, S., op. cit. str. 30.

se nazivaju mjesta na kojima ti pravci prelaze državnu granicu. Zračnu prometnu mrežu čine i zračne luke i pristaništa. U pomorskom prometu postoje međunarodni i obalni plovni putovi, koji se mogu podijeliti na međunarodne plovne putove na unutarnjim vodama, međudržavne plovne putove na unutarnjim vodama i državne plovne putove na unutarnjim vodama. Riječna prometna mreža obuhvaća kanale i riječne luke i ustave.

3.2. Modaliteti prijevoznih usluga

Prijevozna usluga je posljedica premještanja ljudi i roba te je jedno od najvažnijih obilježja prometa. Poput ostalih usluga i prijevozna usluga ima svoja specifična obilježja, a to su:¹¹

- nematerijalnost, neopipljivost;
- proces proizvodnje i potrošnje se odvijaju istovremeno;
- prijevozna usluga je ireverzibilna.¹²

Može se reći da je prijevozna usluga output nematerijalnog oblika i da se ne može uskladištiti. Zbog toga se višak potražnje iznad ponude ne može zadovoljiti dekuliranjem postojećih zaliha, niti se višak ponude iznad potražnje može akumulirati na zalihama, što nameće potrebu da se procesi proizvodnje i potrošnje te usluge odvijaju istovremeno. Potražnja za prijevoznim uslugama nije konstantna već postoji vremensko i prostorno kolebanje u odnosu na ponudu prometnih usluga, čime se postavljaju direktni zahtjevi na razinu proizvodnje, pa se pojavljuje problem vršne potražnje za prometnim uslugama. Očito je da se prometni kapacitet treba kretati tako da se omogući što veća proizvodnja u vrijeme i na mjestu visoke potražnje, a da se svede na što manju neiskorištenost kapaciteta u vrijeme i na mjestu niske potražnje.¹³

Prometnu ponudu obilježavaju prometna infrastruktura, prijevozna sredstva, organizacija prijevoza te upravljanje prometnim procesom. Ona mora

¹¹Čavrak, V., *Ekonomika prometa*, Politička kultura, Zagreb, 1999., str. 5.

¹²Ireverzibilan(nepovratan, neponovljiv) – ovdje označava situaciju da kada se jednom konzumira prijevozna usluga, ona kao takva, više se ne može vratiti. Svaka slijedeća usluga više nije ona koja se ranije konzumirala nego nova usluga.

¹³Efzg, *Definiranje prometa*,

<http://web.efzg.hr/dok/TRG/dvuletic//1.%20DEFINIRANJE%20PROMETA%20STRUCNI%20STU DIJ%202014.pdf>, 25.03.2015.

biti dimenzionirana u skladu s postojećom i očekivanom potražnjom u budućnosti. Prometna potražnja se može definirati kao ukupnost zahtjeva za prijevoznim uslugama koje korisnici tih usluga žele i mogu ostvariti uz određenu cijenu i u određenom vremenskom razdoblju. Zahtjevi korisnika variraju ovisno o prijevozu putnika ili tereta, svrsi putovanja, odredištu, vremenskom okviru putovanja, vrsti prijevoznog sredstva, tj. o veličini i strukturi potražnje i uzroku njenog postojanja. Između prijevozne potražnje i društveno-gospodarske razvijenosti postoji međuzavisnost. Rastom stanovništva, zaposlenosti i dohotka te povećanjem materijalne proizvodnje, raste potreba za prijevozom i obratno. Veličina te potražnje ovisi o prostornom rasporedu sirovinskih izvora i smještaju njihove prerade, udaljenosti i sastavu tržišta, razmještaju stanovništva i njegovoj pokretljivosti. S druge strane, porast ekonomske aktivnosti ovisi, pored ostalog, o veličini i kvaliteti raspoloživih prijevoznih kapaciteta.

3.3. Prednosti i nedostaci prometnog sustava Hrvatske

Svaki prometni sustav ima svoje prednosti i nedostatke. Prednosti prometnog sustava mogu biti dobar geostrateški položaj, cestovna povezanost s autocestama, i slično. Nedostaci prometnog sustava su ipak izraženiji, pa se kod nedostataka može govoriti o slaboj i nedovoljnoj povezanosti s mrežom autocesta, zastarjeloj sustavi upravljanja, oprema i drugo.

Trenutne slabosti i nedostaci hrvatskog prometnog sustava su:¹⁴

- specifična zemljopisna konfiguracija zemlje (oblik „kifla“), koja nije odgovarajuće prometno riješena;
- nedovoljno razvijeno i vrednovano prometno planiranje i prometno prognoziranje, uzrokovano izostankom sustavnog praćenja i „mjerenja“ prometa, kao i adekvatnog statističkog praćenja i evidencije intenziteta i strukture prometnih tokova;
- loše stanje prometne infrastrukture, uzrokovano prvenstveno neadekvatnim održavanjem i neravnomjernim te prvenstveno znanstveno i stručno neutemeljenim ulaganjem u pojedine prometne grane (posebno u

¹⁴Orah, *Sektorska politika održivog razvoja prometa i prijevoza Republike Hrvatske*, Zagreb, 2015., str. 13.

cestovnu) nauštrb drugih;

- nedovoljan kapacitet priobalnih cesta i zračnih luka u vrijeme špice turističke sezone;
- nepostojanje integrirane prometne mreže te integriranih prijevoznih sustava u putničkom prometu;
- nekoordiniranost i često sukob nadležnosti tijela državne uprave u brizi o prometnom i prijevoznom sustavu;
- zastarjela oprema i sustavi upravljanja u željezničkom prometu;
- neregulirano tržište javnog prijevoza putnika;
- neuravnotežen regionalni i lokalni prometni razvoj;
- nedovoljno razvijen sustav prijevoza na unutarnjim plovnim putovima;
- neadekvatna struktura i zastarjelost voznog parka u svim prometnim granama;
- istaknut problem povezivanja otoka sa zaleđem;
- izuzetno negativan utjecaj prometnog sustava na okoliš.

Razvoj prometnog sustava Hrvatske treba biti usklađen s stratejskim odrednicama zajedničke transportne politike Europske unije, a nužan preduvjet tome je usklađivanje prometnog sustava Hrvatske u aspektima regulative, infrastrukture te upravljanja i gospodarenja. Zbog svog geoprometnog položaja, Hrvatska ima dobre predispozicije za privlačenje međunarodnih prometnih tokova. Važna je strateška korelacija prometnog, gospodarskog i turističkog razvoja te provođenje komplementarnih ciljeva - zaštita okoliša, povećanje sigurnosti u prometu i povećanje djelotvornosti prometnog sustava.

Dakle, prednosti hrvatskog prometnog sustava su prirodna bogatstva koja omogućuju razvoj prometnog sustava, morske luke su uvučene u kopno, dobra cestovna povezanost mrežom autocesta, povoljan geostrateški položaj, zadovoljavajuća mreža željezničkih pruga te tradicija prometne industrije.

4. PROMETNI SUSTAV HRVATSKE I EUROPSKE UNIJE

Prometna politika je ukupnost gospodarskih i političkih akcija društva radi razvoja prometa kao samostalne ekonomske djelatnosti određene države ili zajednice država.¹⁵ Najčešće obuhvaća odnos državnih tijela prema prometu. Može se reći da ne postoje dvije države s istom prometnom politikom, iako prometna politika ima uvijek ista polazišta. Postoje države koje imaju vrlo aktivnu prometnu politiku do onih koje uopće nemaju prometnu politiku. Dio je gospodarstvene politike države, a ogleda se u administrativnoj regulaciji 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 radi zaštite interesa putnika, i sl.¹⁶

Određnice prometne politike određuju ciljeve, mogućnost razvitka prometnog sustava i stvarne domete. Iste se mogu definirati kao:¹⁷

- zemljopisno-prometni položaj države - određuje strukturu prometnog sustava s obzirom na mogućnost korištenja i razvitka pojedinih grana;
- prometna potražnja - utječe na prometnu politiku posredstvom obima i strukture;
- prometna ponuda - rezultat dugogodišnjeg djelovanja prometne politike;
- društveno-gospodarstveni sustavi i uvjeti poslovanja - mogu pogodovati prometnom razvitku ali djelovati i destimulativno;
- ciljevi razvitka prometnog sustava - ciljevi moraju biti realni, ostvarivi, opći, dugoročni, posebni i detaljni;
- tehnološki napredak - utječe na promjenjivost prometne politike;
- neekonomski uvjeti i ograničenja - ekološki i sigurnosni zahtjevi.

Ključno načelo Europske unije je slobodno kolanje robe, ljudi, usluga i kapitala, a promet je ključan za operativnu provedbu slobodnog kretanja robe i ljudi. Prometna politika Europske unije se zasniva na tome da se ljudi i roba kreću brzo,

¹⁵Mrnjavac, E., *Promet u turizmu*, Fakultet za turizam i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str. 50.

¹⁶Ibidem

¹⁷Padjen, J., *Prometna politika Hrvatske*, Masmedia d.o.o., Zagreb, 2003., str. 21-25.

učinkovito i jeftino. Prometni sektor u Europskoj uniji čini oko 10% BDP-a te zapošljava oko 10 milijuna ljudi.

Prometna politika Europske unije se bavi pitanjima koja se odnose na sve države članice EU-a, kao što su preopterećenost cestovnog i zračnog prometa, ovisnost o nafti i emisije stakleničkih plinova. U okviru prometne politike izdvajaju se sredstva za podizanje prometne infrastrukture na istu razinu na cijelom području EU-a i omogućuje se kompetitivnost europskog prometnog sektora na globalnom tržištu. Također, nastoji se svojom prometnom politikom riješiti probleme prometnih sustava:¹⁸preopterećenost prometa pogađa i cestovni i zračni promet. Ona Europu godišnje košta oko 1% njezina BDP-a. U budućnosti se očekuje daljnje povećanje teretnog i putničkog prometa;

- ovisnost o nafti - usprkos povećanoj energetskej učinkovitosti, sektor prometa još uvijek ovisi o nafti za 96% svojih energetskih potreba. Budućih desetljeća nafte će biti sve manje i sve više će se dobavljati iz nestabilnih dijelova svijeta. Očekuje se da će se cijena nafte do 2050. godine više nego udvostručiti u odnosu na 2005;
- emisije stakleničkih plinova - ako se želi ograničiti porast globalnog zatopljenja na samo 2° C, EU treba do 2050. smanjiti emisije u prometnom sektoru za 60% u usporedbi s količinom emisija 1990. godine;
- infrastruktura je na području EU-a neujednačena. Na primjer, malo država članica iz istočne Europe ima namjenske pruge velikih brzina, a konvencionalne željezničke pruge često su u lošem stanju;
- konkurencija - prometni sektor EU-a suočava se sa sve većom konkurencijom na brzo rastućim prometnim tržištima drugih regija.

Tijekom zadnjih 20 godina politika EU-a je omogućila mnoga dostignuća u prometnom sektoru kao što su sigurniji promet, više vrsta prijevoza, smanjenje zagađenja. Nadalje se također postavljaju ciljevi prometne politike EU-a (stvaranje jedinstvenog tržišta za prijevoz, ustrojavanje cjelovite i realne EU prometne politike, poboljšavanje interoperabilnost europskih prometnih mreža, definiranje ustava multimodalnih mreža i logističko-distributivnih središta u EU, provođenje

¹⁸ Europska unija, *Prometna politika EU-a*, http://europa.eu/pol/trans/index_hr.htm, 27.03.2015.

postojećih propisa o prijevozu, te na temelju zajedničkih standarda i prakse izjednačiti mogućnost usluga prijevoza.

4.1. Prometna politika Europske unije

Europska komisija i ministri prometa zemalja članica EU, 2013. godine su donijeli odluku o smjernicama nove prometne politike EU-a. Cilj je povezivanje postojeće mreže europskih prometnica u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu (Trans European Network-transport, TEN-T) kroz uklanjanje uskih grla na europskim prometnim pravcima, poboljšanje infrastrukture i povezivanje različitih vrsta prijevoza u multimodalni promet diljem EU.

Dakle, prvi put se utvrđuje osnovna prometna mreža (Prilog 1.) utemeljena na devet glavnih koridora: dva koridora sjever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalna koridora. Koridori osnovne prometne mreže EU su:¹⁹

1. Baltičko-jadranski;
2. Sjeverno more Baltik;
3. Mediteranski;
4. Bliski Istok-Istočni Mediteran;
5. Skandinavsko-mediteranski;
6. Rajnsko-alpski;
7. Atlantski;
8. Sjeverno more-Mediteran;
9. Rajna-Dunav.

Time će se bitno izmijeniti prometne veze između istoka i zapada, ukloniti uska grla, poboljšati infrastruktura te pojednostaviti prekogranični promet za putnike i poduzeća diljem EU-a. Poboljšat će se veze među različitim vrstama prijevoza i pridonijeti ostvarenju ciljeva EU-a u području klimatskih promjena. Osnovnu je mrežu potrebno dovršiti do 2030. Osnovnom će se mrežom povezivati 94 glavne europske luke sa željezničkim i cestovnim prometom, 38 ključnih zračnih luka sa željezničkom vezom s velikim gradovima, 15 000 km željezničke pruge modernizirane za velike brzine te 35 prekograničnih projekata za

¹⁹European Commission, *Promet-nova infrastrukturna politika EU-a*, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm, 28.03.2015.

smanjenje uskih grla.²⁰

Novu osnovnu prometnu mrežu podupirat će sveobuhvatna mreža putova koji će se uključivati u osnovnu mrežu na regionalnoj i nacionalnoj razini. Tom sveobuhvatnom mrežom osigurat će se potpuna pokrivenost EU-a i dostupnost svih regija. Cilj je osigurati da postupno, do 2050. godine, velika većina europskih građana i poduzeća od te sveobuhvatne mreže ne bude udaljena više od 30 minuta.

4.2. Prometna politika Hrvatske

Temeljno obilježje prometne politike Hrvatske je infrastrukturno orijentiran dokument - Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske. Strategija bi trebala potaknuti razvoj sofisticiranih i suvremenih modela prijevoza te uspostavu logističkih lanaca koji će omogućiti suvremene oblike proizvodnje odnosno distribucije. Vizija prometne politike Hrvatske je izgradnja moderne prometne infrastrukture koja će služiti razvoju gospodarstva i turizma u skladu s potrebama stanovništva i integracije Hrvatske u prostor Europske unije.²¹ Navedeni dokument sadrži ciljeve koji definiraju prometnu politiku Hrvatske.

Strategija prometnog razvitka Hrvatske definira sljedeće ciljeve:²²

- unaprjeđenje prometne povezanosti sa susjednim zemljama;
- poboljšanje povezanosti funkcionalnih regija unutar Hrvatske u putničkom prometu;
- poboljšanje regionalne povezanosti jačanjem teritorijalne kohezije;
- unaprjeđenje putničkog prometa u gradovima;
- povećanje teretnog prometa te unaprjeđenje organizacijske i operativne strukture prometnog sustava (jačanje prometne sigurnosti, poboljšanje energetske učinkovitosti i djelotvornija zaštita okoliša).

Zadatak koji stoji pred prometnom politikom Hrvatske je poboljšanje

²⁰ Ibidem

²¹ HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA, *Modernizacija prometa u funkciji razvoja turizma*, <http://www.hgk.hr/sektor-centar/sektor-promet-veze/modernizacija-prometa-u-funkciji-razvoja-turizma>, 03.04.2015.

²² Veleučilište u Rijeci, *Prometna politika*, http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/Prometna%20politika.pdf, 04.04.2015.

međusobne povezanosti pojedinih krajeva Hrvatske (Istra, Dubrovačko primorje), te poboljšanje njene prometne uključenosti u srednje-europski prometni sustav. Važno je stvoriti preduvjete koji će osigurati takvu prometnu politiku koja će biti u skladu s dugoročnim potrebama i općim hrvatskim interesima. Vrlo važna za turizam je prometna komponenta, pa se mora poboljšati povezanost mora i kopna, ulagati u izgradnju državnih i županijskih cesta te modernizirati zračne luke.

5. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

Razvitak prometa bio je pretpostavka pojave i razvoja turizma. Već u pretpovijesno doba razvija se kopneni promet, kad životinje preuzimaju ulogu prvog prometnog sredstva, a istodobno se javlja i vodeni promet. Porastom broja kola sa usavršenom konstrukcijom kotača dolazi do unaprjeđenja prometa koje dovodi do prvih kamenih cesta. Industrijska revolucija te otkrića navigacijskih pomagala utječu na porast prometne potražnje ali i na oblikovanje ponude koja će tu potražnju zadovoljiti. Intenzivni razvoj turizma počinje pojavom željeznice. Željeznička pruga je postala pretpostavka gospodarskog razvitka, a promet postaje dostupan i siromašnijim slojevima društva. Iako je na početku automobil bio rezerviran samo za bogate slojeve društva, uvođenjem masovne proizvodnje dostupan je i širim slojevima. Globalni karakter turizam poprima pojavom aviona, nakon čega se prometna sredstva tehnički prilagođavaju udaljenostima te se razvijaju specifični oblici namijenjeni isključivo turistima.

Dakle, razvoj turizma oduvijek je bio povezan uz razvoj prometa. Ta povezanost također proizlazi iz same definicije turizma u kojoj se ističe "putovanje izvan mjesta stalnog boravka", a upravo promet omogućava turistima komunikaciju, upoznavanje i otkrivanje novih područja, stjecanje novih saznanja, te stvaranje i proširivanje spoznaja. Može se reći da je prometna dostupnost preduvjet svakog razvoja i jedna od osnovnih i najvažnijih faktora razvoja turizma. Promet i turizam su složeni, dinamički i međusobno povezani sustavi.

Uvjetni parametar razvitka turizma su brze, moderne i funkcionalne prometnice te i jedan od najvažnijih komplementarnih čimbenika turizma dok je sam turizam povezan s putovanjima i s privremenim mijenjanjem mjesta boravka. No, povezanost turizma i prijevoza ne završava samo na relaciji mjesto stanovanja-turistička destinacija, nego je ta veza složenija i proširuje se na prijevoz u turističkoj destinaciji, šire i uže shvaćenoj, te sve značajnija zastupljenost pojedinih prijevoznih sredstava kao glavne turističke atrakcije, zbog kojeg se putovanje i poduzima, ili pak na prijevoz koji pridonosi atraktivnosti boravka u turističkoj destinaciji.²³

Dakle, može se reći da su promet i turizam nesumnjivo povezani i ovisni

²³Horak, S., op. cit., str. 65.

jedan o drugome. Prijevoz tj. promet čini turističku destinaciju dostupnom, dok posjećenost turističke destinacije omogućava razvoj turizma. Međusobna povezanost i ovisnost ovih fenomena, predstavlja nositelje gospodarskog razvitka zemlje.

5.1. Uzajamna ovisnost prometa i turizma

Promet je aktivnost prijevoza koja turista vodi od njegovog polazišta do njegovog odredišta putovanja. Promet je ovisan o turizmu i turističkim kretanjima jer upravo promet tj. prometna dostupnost određenih destinacija omogućava razvoj turizma.

Promet i turizam obilježavaju kako pozitivne implikacije i povezanost tako i međusobna ograničenja. Danas su utjecaji prometa na turizam i obrnuto vidljiviji nego li ikad ranije. 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 svrhe.²⁴

Promet predstavlja preduvjet razvoja turizma, a promet je sastavni dio turističkog putovanja. Promet i turizam su povezani na svim područjima, i u svim državama. Turisti mogu doći u određenu destinaciju jedino prometnom vezom, a zahvaljujući tome svaka destinacija na svijetu postaje potencijalno turističko odredište.

5.1.1. Pozitivni i negativni učinci prometa na turizam

Promet i turizam, kao međusobno povezani fenomeni, ovise jedan o drugome, utječu jedan na drugoga, mogu biti jedni od nositelja gospodarskog razvitka zemlje. Pozitivni i negativni efekti kojima promet utječe na razvoj turizma s vremenom postaju sve izraženiji, te ih je potrebno međusobno usklađivati.

Pozitivni učinci prometa na turizam su:²⁵

²⁴ Ibidem

²⁵ Solman, S., *Uloga cestovnog prometa u turizmu hrvatske*, 25:4(2):5.

- osigurava dostupnost turističke destinacije pomoću objekata prometne infrastrukture;
- osigurava “kvalitetno putovanje” – turist mora putovanje doživjeti kao udobno, brzo, sigurno i cjenovno prihvatljivo (ekonomično);
- pretvara putovanje u “turistički doživljaj” –putovanje u turističke svrhe (npr. na godišnji odmor) turistu mora “ostati u sjećanju” kao nešto zanimljivo i još nedoživljeno, kao nešto “nezaboravno”, nešto što je dio turističke ponude;
- osigurava mobilnost turista u samoj turističkoj destinaciji – prošlo je vrijeme pasivnog odmora zaturiste suvremenog vremena, koji putuju, istražuju, upoznaju i žele doživjeti nešto novo;
- 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);
- promet 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.

Osim pozitivnih, sve izraženiji postaju negativni učinci prometa na turizam. Kretanje prometnih sredstava uzrokuje stvaranje buke, ispuštanje štetnih plinova i tvari, te potreba za sve većim površinama namijenjenih prometnoj infrastrukturi. Zbog niske razine sigurnosti pojedinih prometnih modaliteta, u pojedinim turističkim destinacijama može doći do smanjenja turističkog prometa. Prometna infrastruktura koja zbog porasta prometnih tokova, signalno-sigurnosnih uređaja i ostalih konstrukcijskih elemenata, postaje sve većih dimenzija i gustoće po jedinici površine. Time se vizualno degradira prostor i oduzima od prirode područja koja bi se mogla koristiti na druge društveno prihvatljive načine.

Danas se odnos uzajamne povezanosti između prometa i turizma ogleda u činjenici usklađenog investiranja u prometni i turistički kapacitet iz razloga što daje veće financijske učinke. Ta pojava je poznata pod nazivom sinergijski učinak.

Promet zagađivanjem okoliša i niskom razinom sigurnosti stvara velike probleme društvu i gospodarstvu i ugrožava razvitak turizma. Dakle, kao negativan učinak prometa na turizam posebno se ističe zagađenje čovjekove okoline. U budućnosti će razvoj prometa sve više utjecati na pogoršanje stanja i kakvoće okoliša. Zbog toga je potrebno poduzeti niz mjera (npr. optimalan izbor prijevoznog sredstva) kako bi se ti utjecaji smanjili ili otklonili.

5.1.2. Pozitivni i negativni učinci turizma na promet

Ograničavajući utjecaj turizma na promet sastoji se od određivanja granice do koje će se promet na turističkom području razvijati. Prvi korak je planski razvitak prometne infrastrukture prema turističkoj destinaciji i na području turističke destinacije.

Turizam pozitivno utječe na promet na sljedeće načine:²⁶

- intenziviranjem izgradnje i modernizacijom prometne infrastrukture;
- porastom i modernizacijom kapaciteta prometnih sredstava;
- uvođenje novih oblika organizacije prometa;
- porastom prometa putnika i tereta.

Negativni učinci turizma na promet određuju razmjere razvitka prometa na turističkom području. Prometna infrastruktura se mora planski razvijati prema turističkoj destinaciji jer se na taj način determiniraju mogući prometni pravci i određuje gustoća prometne infrastrukture. To znači izbor područja na kojima će se manifestirati i svi negativni učinci prometa pa je važno da se na tim područjima turistička ponuda može ograničeno razvijati.

5.2. Značaj razine udobnosti putovanja na turistički doživljaj

Vrijeme koje se provede u prijevoznom sredstvu, često čini znatan dio ukupnog vremena provedenog na putovanju. Od nekadašnje uloge, kada se

²⁶Mrnjavac, E., op. cit., str. 33.

željelo što prije stići na odredište i zaboraviti tu neugodu, prijevoz danas ima sasvim novu ulogu tj. postaje turistički doživljaj.

Prilikom odabira prijevoznog sredstva, turist procjenjuje nekoliko činitelja kao što su udaljenost, sigurnost, ekonomičnost, udobnost, brzina, redovitost i učestalost prijevoza. Udobnost prijevoza je važno svojstvo prometa u prijevoznom procesu prijevoza putnika, a od presudnog je značenja u turističkim putovanjima obzirom na vrstu klijentele. Pod pojmom udobnost ili komfor putnika podrazumijeva se sigurno, udobno i lako putovanje putnika uz male napore i mogućnost zadovoljavanja svih potreba tijekom putovanja. Udobnost predstavlja skup impresija i osjećaja putnika tijekom putovanja. Svojstvo prijevoza nije uvijek isto te se razlikuje ovisno o vrsti i svrsi putovanja te o osobinama putnika. U elemente udobnosti se ubrajaju zaštita od buke i vibracija, anatomska, ergonomska i estetska obilježja, osvjetljenost, mikroklima, opremljenost sanitarnim uređajima i dr.²⁷

Turisti koriste gotovo sve vrste prijevoza, a udio pojedinih vrsta prometa u ukupnim dolascima bitno se razlikuje ovisno o udaljenosti turističke destinacije od emitivnih zemalja. Tako primjerice sve veći udio ima zračni promet u dolascima turista na Hrvatsku obalu. Zbog iznimne udobnosti, brzine i povoljnih cijena, zračni promet ima sve veće značenje za budućnost turizma. Primjerice, u srpnju 2014. godine kroz hrvatske zračne luke prošlo je 10,5% više turista nego godinu ranije u istom razdoblju. Najprometnija zračna luka je bila ona u Splitu, nakon koje slijede Dubrovnik i Zagreb te Zadar i Pula.

Prijevoz u pojedinim slučajevima može biti tako atraktivan da je doživljaj prijevoza određenim prijevoznim sredstvom glavni motiv odlaska na putovanje. Također pojedine vrste prijevoza u turističkoj destinaciji mogu, zbog svoje atraktivnosti, učiniti boravak zanimljivijim i sadržajnijim. Pretvaranje prijevoza u turistički doživljaj moguće je i uz osiguranje primjerene kvalitete uobičajene prijevozne usluge kao i uz stvaranje atraktivne ponude kojom se turisti mogu koristiti tijekom puta do odabrane destinacije (ponuda pratećih uslužnih objekata uz ceste, ponuda u zračnim lukama i drugim putničkim terminalima te u javnim prijevoznim sredstvima, a podrazumijeva i pružanje raznih informacija tijekom putovanja, mogućnost rezervacije smještaja, razgledavanje usputnih

²⁷ Baričević, H., op. cit., str. 35.

turističkih atrakcija itd.).²⁸

Primjer atraktivnog i dobro organiziranog javnog prijevoza je grad Porto u Portugalu. Grad ima organiziranu mrežu javnog prijevoza, pa posjetitelji mogu koristiti metro, autobuse, tramvaje, laku željeznicu i dvije žičare. Posebno zanimljivi su „metro“ tj. mreža podzemnih vlakova koji se spajaju s nadzemnim vlakovima te žičara koja je uz cijelu obalu rijeke. Projekt žičare koja predstavlja spoj turizma i atraktivnog prometnog sredstva je realiziran u Dubrovniku. Iako je žičara u „Srđ“ u Dubrovniku u povijesti uništena, prije nekoliko godina je obnovljena i puštena u funkciju. Sličan projekt povezivanja prometa i turizma se namjerava realizirati i u gradu Šibeniku.

²⁸ Institut za turizam, *Strategija razvoja turizma*, <http://iztg.hr/UserFiles/Pdf/Izvjestaj-04-Strategija-razvoja-turizma-RH.pdf>, 15.04.2015.

6. PROMETNA INFRASTRUKTURA I HRVATSKI TURIZAM

Prometna infrastruktura je integralni dio prometnog i gospodarskog sustava svake zemlje, te ima središnje mjesto u razvoju svih prometnih djelatnosti unutar prometnog sustava. Također ona predstavlja cjelokupnost građevinskih objekata i ostalih tehničkih uređaja koji sudjeluju u prijevozu putnika i tereta, te prijenosu energije i vijesti. Dakle, prometna infrastruktura se ne sastoji samo od sredstava kojima se vrši prijevoz ili prometnih pravaca, već i od drugih građevinskih objekata koji se nalaze na tom prometnom pravcu.²⁹

Ona iziskuje velika ulaganja pa se često kao investitor javlja država. Zajedno sa lokalnom upravom određuje prioritete i dinamiku izgradnje određene prometne infrastrukture te ostvaruje planirane ciljeve prometne politike. Također ima dugi vijek trajanja i to najčešće pedeset godina iako postoje infrastrukturni objekti stariji oko sto godina. No kao imovina ona zastarijeva te se time troškovi za njezino održavanje, popravke i zamjenu povećavaju. Danas je nezamisliv skladan gospodarski razvoj i valorizacija gospodarskih i proizvodnih potencijala bez skladnog razvoja prometne infrastrukture. U hrvatskoj osnovnu mrežu prometne infrastrukture čine ceste, željeznice, morske luke od državnog interesa, luke na unutarnjim plovnim putovima, zračne luke i terminali za kombinirani prijevoz.

6.1. Promet i unapređenje hrvatskog turizma

Prometnu infrastrukturu Hrvatske čini 28.750 km cesta, 2.726 km željezničkih pruga, osam morskih luka od kojih su dvije dominantno luke teretnog prometa i tri dominantno putničke luke, sedam aerodroma i dva uzletišta, 781,1 km plovnih putova s četiri riječne luke, dva terminala za kombinirani prijevoz. Teritorijem Hrvatske prolaze dva kopnena (koridor X/Xa te Vb/Vc kao ogranci koridora V) i jedan riječni koridor (koridor VII – rijeka Dunav) koji su dio mreže europskih koridora. Iako dobro razvedena, prometna infrastruktura je nejednoliko razvijena.³⁰

Kako bi se unaprijedio hrvatski turizam potreban je ravnomjeren razvoj prometne infrastrukture koja zauzima središnje mjesto u razvitku svih oblika

²⁹Mrnjavac, E., op. cit., str. 40.

³⁰Hrvatska.eu, *Prometnice*, <http://croatia.eu/article>, 28.04.2015.

prometne djelatnosti unutar prometnog sustava zemlje. Cestovne prometnice su još od davnina bile važan čimbenik u povezivanju svih oblika ljudske djelatnosti a i danas su okosnica prometnog sustava u funkciji turizma. Cestovni sustav je najrazvijeniji prometni sustav u Hrvatskoj. Na tu razvijenost su utjecala velika ulaganja u zadnjem desetljeću u izgradnju cestovne mreže autocesta koja povezuje gotovo cijelu Hrvatsku. Iz razloga što je cestovni promet najrazvijeniji u Hrvatskoj, on i ima najveći utjecaj na razvoj turizma, te najveći broj turista bira upravo cestovnu granu prometa kao rješenje za svoje putovanje. Kako bi se unaprijedio turizam, potrebno je organizirati cestovni promet u turističkim središtima, smanjiti prometne gužve, poboljšati signalizaciju, povećati sigurnost, i sl.

Željeznice Hrvatske su vrlo kompleksan i dinamičan sustav koji treba razvijati i modernizirati. Postoji nedostatak dugoročne postojane strategije razvoja i modernizacije koja bi se trebala uspješno i pravodobno implementirati. Zbog toga je važno ulagati u modernizaciju željeznica, prijevozna sredstva, tehnologiju prijevoza i cjelokupnu organizaciju poslovanja. Time bi se željeznica oživjela, privukla određenu turističku klijentelu te bi se unaprijedio promet.

Najvažniji prirodni resurs Hrvatske je razvedena obala te je zbog toga razvijanje i izgradnja morskih luka od izuzetne važnosti. U Hrvatskoj je važno da se bolje poveže kopno i otoci, morske luke da se usklade sa zračnim prijevozom te da se osigura brzi i sigurni prijevoz na otoke.

Zračni promet iz godine u godinu doživljava sve veći rast. Zbog iznimno velike brzine, udobnosti i povoljnih cijena, najvažniju prekretnicu u razvoju turizma obilježio je upravo zračni promet. Turistima je omogućeno putovanje i odmor u najudaljenijim svjetskim turističkim destinacijama. Hrvatska ima sedam zračnih luka koje su smještene u Zagrebu, Osijeku, Splitu, Dubrovniku, Zadru, Rijeci, Puli, Braču i Malom Lošinj. Također, postoje i brojna manja zračna pristaništa, s travnatom ili asfaltiranom površinom. Problemi zračnog prometa su vrlo skupo ulaganje u infrastrukturu koje je potrebno za modernizaciju postojećih zračnih luka te opasnost od ne isplativosti ulaganja. Kako bi se unaprijedio hrvatski turizam potrebno je poboljšati zračnu povezanost na svim razinama tj. efikasno povezati aerodrome sa okolnim turističkim destinacijama, poboljšati infrastrukturu postojećih aerodroma te otvoriti zračni prostor.

6.1.1. Strategija razvoja turizma u Hrvatskoj

Smjer razvoja prometnog sustava Republike Hrvatske je definiran jedinstvenim dokumentom „Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (dokument je u ovom Završnom radu korišten kao relevantni izvor). Ovaj dokument predstavlja temelj za sveobuhvatni, integrativni, intermodalni, razvojni i društveno odgovoran prometni sustav. Razvoj prometne infrastrukture izravno utječe na gospodarski i društveni razvoj cijele zemlje i njezinih građana, ključ je međuregionalnog povezivanja te uvjet unaprjeđenja turizma u Hrvatskoj.

Osim navedenog, za unaprjeđenje turizma u Hrvatskoj važna je „Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske“. To je dokument prostornog uređenja te osnova za donošenje odluka u svezi zahvata u prostoru. Njome se određuju aktivnosti i mjere za provođenje Strategije. Osim općih ciljeva (povećanje vrijednosti Hrvatskog prostora, uključivanje u europske razvojne sustave, i dr.), u dokumentu su istaknuti i glavni prostorno razvojni-ciljevi kao što su kvalitetna preobrazba prostornog razvoja, unaprjeđenje opremljenosti infrastrukturom, ubrzan ali održiv razvoj.

Ova Strategija sagledava Hrvatsku u prometnom kontekstu ali i u ulozi države članice Europske unije. Sve države članice Europske unije ušle su u, do sada najtemeljitiije reforme infrastrukturnih politika, kako bi se postojeća rascjepkana mreža europskih prometnica (željeznica, cesta, zračnih luka, morskih i riječnih luka te unutarnjih plovnih putova) povezala u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu (Trans - European Network – Transport ili TEN-T). Otvoreno tržište usluga, ulazak u Schengenski prostor, zahtjevi intermodalnosti i interoperabilnosti prometnih sustava zemalja članica samo su neki od novih zahtjeva i potreba za reformiranjem dosadašnje infrastrukturne prometne politike, a koji se pred Hrvatsku postavljaju u okviru njezina položaju na osnovnoj prometnoj mreži (Mediterranski i Rajna – Dunav koridor), sveobuhvatnoj mreži TEN-T-a, te njezinoj povezanosti s pan-europskim koridorima (željeznički i cestovni pravac Vb, Vc, i X. koridor).³¹

Osim do sada navedenih Strategija, važna je i Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske, čiji je cilj pridonijeti društveno-gospodarskom razvoju

³¹ MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE, *Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske*, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=13945>, 20.03.2015.

zemlje, sukladno načelima održivog razvoja, stvaranjem uvjeta koji će svim dijelovima zemlje omogućavati jačanje konkurentnosti i realizaciju vlastitih razvojnih potencijala. Važna je za podizanje blagostanja svih hrvatskih regija te smanjenja zaostajanja za prosjekom EU.

U nastavku je analizirana prometna infrastruktura sjeverozapadne, panonske i jadranske regije. Sjeverozapadna Hrvatska je regija sa dobrim i povoljnim geoprometnim položajem i bogatim prirodnim resursima. U toj regiji postoji značajna željeznička infrastrukturna mreža, no unatoč tome ona je nedostatna i prilično zastarjela s nezadovoljavajućim putničkim voznom parkom. Cestovna infrastruktura ne zadovoljava potrebe unutar regije, dok je cestovna i zračna povezanost s centrima u susjedstvu regije zadovoljavajuća.

Panonska Hrvatska je regija s izrazito povoljnim geostrateškim položajem na pravcima europskih prometnih koridora Vc, VII i X, bogata prirodnim, kulturnim i povijesnim vrijednostima. Snaga regije je dobra povezanost s velikim centrima u okruženju (zračna luka u Osijeku i razgranata željeznička mreža), dok potencijali leže u plovnosti postojećih rijeka i kanala. Plovni putovi rijeka Dunava, Save i Drave uključeni su u međunarodnu mrežu vodnih putova dok su sve četiri luke unutarnjih voda Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak otvorene za međunarodni promet. Rijeka Sava u Hrvatskoj većim dijelom ne udovoljava uvjetima međunarodne plovidbe. Plovni putovi unutarnjih voda kao i luke koje se na njima nalaze pretrpjele su znatne štete tijekom rata, njihova infrastruktura je u lošem stanju i ne omogućava pružanje kvalitetnih usluga.³²

Važno je integrirati mrežu unutarnjih plovnih putova s drugim vidovima prometa (željeznicom i cestom) za što ova regija ima izuzetne predispozicije. Problem je također unutarnja nepovezanost između rijeke Dunav i rijeke Save čime bi se skratio plovni put i time podigla konkurentnost ovog vida prijevoza na prostoru regije. Jadranska Hrvatska je statistička regija Republike Hrvatske s vrlo povoljnim geostrateškim položajem, vrijednim, nedovoljno iskorištenim morskim resursima i najvećim brojem zaštićenih prirodnih fenomena u Europi. U dosadašnjem razdoblju razvijana je cestovna, a zapostavljena pomorska, riječna i željeznička infrastruktura, koje su definirane kao prioritete.

³²MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE, *Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske*, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=13945>, 20.03.2015.

6.1.2. Povijest hrvatske prometne mreže

Promet kao grana gospodarstva dugoročno utječe na razvitak drugih grana, na dugi rok određuje smjer kretanja roba i trgovine te lokaciju industrijskih i drugih pogona, zahtijeva veliku količinu kapitala kojom nerazvijene zemlje najčešće ne raspolažu, a takve investicije predstavljaju osnovni uvjet njihovog razvitka.³³

Kako se Hrvatska kroz povijest nalazila u raznim državnim tvorevinama tako su se donosile brojne odluke o izgradnji prometne mreže zbog kojih su nastale posljedice na cjelokupnom gospodarstvu. Već gradnjom prve željezničke pruge (Kotoriba – Čakovec, i Zidani Most - Zagreb - Sisak) vidi se namjera Austrije da veže Hrvatsku za svoje gospodarstvo, a građenjem mađarskih željeznica, izostavljena je željeznička veza Zagreb - Slavonski Brod. Također smjerovi gradnje su bili podređeni razvoju najprije austrijskog a kasnije i mađarskog gospodarstva.

Cestovne prometnice zadesila je slična politika. Naime, cestovni i željeznički pravci u dugom razdoblju nisu valorizirali prednosti hrvatske obale, mogućnost izgradnje jadranskih luka i razvitka pomorskog prometa. Do 1991. situacija se nije mijenjala a tome svjedoče podaci da se u izgradnju ceste u Hrvatskoj ulagalo puno manje nego u ceste na području Srbije.³⁴

Danas Hrvatska oblikuje i ostvaruje vlastitu prometnu politiku koja omogućuje da promet, uz turizam, poljodjelstvo i trgovinu postane glavni oslonac rasta i razvoja hrvatskog gospodarstva.

6.2. Analiza konkurentnosti hrvatskog turizma

Konkurentnost predstavlja kvalitativnu odrednicu strateškog upravljanja, a ključ konkurentne prednosti je analiza postojećeg stanja ponude, kao i analiza potražnje. Povećanje konkurentnosti je glavni cilj hrvatskog turizma, koji se prema Planu i strategiji hrvatskog turizma do 2020., namjerava ostvariti kroz tri glavne

³³ Čavrak, V., *Ekonomika prometa*, Politička kultura, Zagreb, 1999., str. 5-10.

³⁴ Godine 1919.-1921. u Hrvatskoj je u ceste uloženo 3 milijuna dinara a u Srbiji 190 milijuna dinara; na području Hrvatske izgrađeno je 13 km cesta dok je na području Srbije 499 km novih cesta. Također u izgradnju željeznica investirano je u Srbiji 84,5% a u Hrvatskoj 11% ukupnih državnih investicija u željeznice.

skupine mjera (izmjenama zakonskih regulativa, povećanjem investicija i povoljnijih uvjeta financiranja, te učinkovitijom komunikacijom s tržištem).

Prema izvješću Svjetskog gospodarskog foruma o konkurentnosti putovanja i turizma u 2015. godini, Hrvatska je po konkurentnosti od sveukupnu 141 zemlje svijeta na 33. mjestu. Indeks turističke konkurentnosti mjeri uspješnost pojedine zemlje u sektoru putovanja i turizma, a podijeljen je u četiri kategorije (podržavajuće okruženje, podržavajuće politike i uvjete za putovanja i turizam, infrastrukturu te prirodna i kulturna bogatstva). Sastoji se od ukupno 14 stupova. Hrvatska zauzima 6. mjesto u stupovima infrastrukture turističkih usluga, 18. mjesto u stupu zdravlja i higijene, 19. mjesto u međunarodnoj otvorenosti i 28. mjesto u stupu zaštite i sigurnosti. To su također stupovi u kojima je Hrvatska najbolje ocjenjena.

Najlošije su ocjenjeni stup poslovnog okruženja (125. mjesto), cjenovna konkurentnost (101.) i prioritet sektora turizma i putovanja (74.). Što se tiče infrastrukture, od 144 zemlje svijeta, Hrvatska je ocjenjena kao 38. U tome stupu najlošije je ocjenjena infrastruktura zračnog prijevoza dok najbolje mjesto (6.) zauzima turistička infrastruktura.

6.3. Indeks turističke konkurentnosti odabranih zemalja

Mediterranski bazen sklop je turistički orijentiranih zemalja koje su teritorijalno smještene na području Mediterana i koje mu u kulturno-povijesnom pogledu gravitiraju te predstavljaju najrazvijenije turističko područje svijeta. U te zemlje se ubrajaju Španjolska, Portugal, Gibraltar, Francuska, Monako, Italija, Malta, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Albanija, Grčka, Turska, Cipar, Sirija, Libanon, Izrael, Palestina, Egipat, Libija, Tunis, Alžir i Maroko. UNESCO u zemlje Mediterana uvrštava i Makedoniju, San Marino, Vatikan i Andoru bez obzira što te zemlje nemaju direktan izlaz na Sredozemno more.³⁵

Usporedbom Hrvatske sa zemljama mediteranskog bazena (Španjolska, Francuska, Italija, Grčka) vidljivo je primjetno zaostajanje. Prema konkurentnosti, od analiziranih zemalja prvo mjesto zauzima Španjolska (1.), zatim slijede

³⁵ About.com, *Mediterranean Countries*, <http://geography.about.com/od/lists/a/Mediterranean-Countries.htm>, 15.05.2015.

Francuska (2.), Italija (8.) i Grčka (31.). Tablica 1 prikazuje indeks turističke konkurentnosti Hrvatske i odabranih zemalja mediteranskog bazena.

TABLICA 1. Konkurentnost Hrvatske i zemalja mediteranskog bazena

ZEMLJA (Odabrane zemlje mediteranskog bazena)	INFRASTRUKTURA (indeks turističke konkurentnosti)
Hrvatska	38.
Španjolska	2.
Francuska	4.
Italija	13.
Grčka	24.

Izvor: Izrada autorice prema World Economic Forum, *TravelandTourismCompetitivenessReport*, <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitivenessreport2015/economies/>, 15.05.2015.

Infrastruktura Španjolske ocjenjena je ocjenom 2., dok je Francuska infrastruktura ocijenjena mnogo lošije, zauzima 4. mjesto. Infrastruktura Italije zauzima 13. mjesto. Grčka je po konkurentnosti analiziranih zemalja na zadnjem mjestu (31.), a prema usporedbi konkurentnosti s analiziranim zemljama također zauzima zadnje mjesto (24.).

Usporedbom Hrvatske sa odabranim zemljama mediteranskog bazena, Španjolskom, Francuskom, Italijom i Grčkom, može se zaključiti da, što se tiče prometne infrastrukture Hrvatska zaostaje za uspoređenim zemljama. Iako Hrvatska u pogledu prometne infrastrukture ima relativno visoku razinu

dostupnosti, ipak mora proraditi na svim segmentima svoje prometne infrastrukture. Analizirane zemlje ulažu u izgradnju i rekonstrukciju prometne infrastrukture te bi i Hrvatska morala, po uzoru na njih olakšati kretanje ljudi i roba, i to ne samo unutar Hrvatske, već i prema ostalim dijelovima Europe.

Zemlja koja je prepoznala važnost prometne infrastrukture i turizma je svakako Amerika (SAD), točnije cesta poznata pod nazivom Route 66. Otvorena je 1926. godine te je bila glavni migracijski pravac od zapada prema istoku. U ukupnoj dužini od 3.940 km, ova cesta je prolazila kroz gotovo cijeli SAD i povezivala Chicago i Kaliforniju. Uz ovu prometnicu dolazi do intenzivnog razvoja turističke ponude te razvoja mnogih gradova. Razvojem sustava autocesta, ova prometnica gubi značaj, no i nakon toga je ostala simbol Amerike. Iako danas dio ceste ima drugi naziv i izvornu cestu treba tražiti, upravo to predstavlja avanturu posjetiteljima. Cesta sama po sebi predstavlja avanturu, a vozeći njome susreću se razne atrakcije.³⁶

Slično tome primjeru, u Hrvatskoj postoji mreža cesta koja bi svojom poviješću i pričom mogla biti „Route 66“. Naime, radi se o „starim cestama“, koje je tijekom 18. i 19. stoljeća povezivala Panonsku nizinu i Hrvatsko primorje, a koje izgradnjom autocesta gube sav svoj značaj. Izgradnju „starih cesta“ (Karoline, Jozefine, Lujzijane i Rudolfine) su pokrenuli austrijski vladari po kojima su one dobile imena, a putujući kojima se nailazi na različite atrakcije, od kulturno povijesnih spomenika, muzeja do prirodnih ljepota. Iako su tijekom stoljeća ove ceste oštećene i popravljane, ipak predstavljaju svojevrsnu atrakciju te bi zajedničkim zalaganjem i suradnjom svih dionika mogle postati Hrvatska „Route 66“.

Hrvatska je zemlja sa iznimnim i jedinstvenim prirodnim bogatstvima te prometnom infrastrukturom koja zauzima glavno mjesto u prometnom sustavu. Zbog blizine europskih emitivnih tržišta, u Hrvatskoj je visok udio cestovnog prijevoza u odnosu na druge oblike. Zbog toga cestovna prometna infrastruktura ima najveću važnost za hrvatski turizam.

Cestovna mreža povezuje cijelu Hrvatsku pa tako najveći broj turista dolazi i cestovnim prometom. Izgradnjom modernih i sigurnih cestovnih pravaca, destinacije turistima postaju dostupnije pa se promet cestovnim pravcem iz

³⁶ Driving Route 66, *Route66*, <http://www.drivingroute66.com/route-66-maps/>, 27.07.2015.

godine u godinu povećava. Cestovnim pravcima je osigurana prometna sigurnost i komunikacija između turističkih odredišta. Najveći priljevi turista u hrvatskoj su od travnja do kraja rujna a za to se vrijeme broj osoba u odnosu na one koji borave na određenom području povećava. Turisti prepoznaju Hrvatsku kao sigurnu destinaciju bez terorizma te je to također razlog zbog kojeg putuju cestovnim pravcem.

Cestovni sustav je najrazvijeniji prometni sustav u Hrvatskoj. Na tu razvijenost su utjecala velika ulaganja u zadnjem desetljeću u izgradnju cestovne mreže autocesta koja povezuje gotovo cijelu Hrvatsku. Iz razloga što je cestovni promet najrazvijeniji u Hrvatskoj, on i ima najveći utjecaj na razvoj turizma, te najveći broj turista bira upravo cestovnu granu prometa kao rješenje za svoje putovanje. Kako bi se unaprijedio turizam, potrebno je organizirati cestovni promet u turističkim središtima, smanjiti prometne gužve, poboljšati signalizaciju, povećati sigurnost, i sl.

Turisti biraju cestovne pravce, između ostalog i zato jer su ostali prometni pravci u Hrvatskoj nedovoljno razvijeni. Prilog 2. na kraju završnog rada prikazuje strukturu dolazaka turista u RH. Najviše dolazaka turista je zabilježeno u mjesecu kolovozu tj. u vrhuncu turističke sezone (Prilog 3.). Željezničkim prometnim pravcima putuje sve manje turista iz razloga nesigurnosti putovanja, vlakovi su zastarjeli, nedovoljan je broj putničkih linija, i dr. Zemlje mediteranskog bazena značajno ulažu u zračni promet i modernizaciju istog, razvijaju mreže letova, prate želje potrošača te ostvaruju konkurentsku prednost. Iako zračni promet u Hrvatskoj posljednjih godina ima tendenciju rasta, ipak ima nedostatke kao što su kašnjenje letova, neučinkovitost kontrole letenja, nedostatak pozicija za parkiranje zrakoplova, nedovoljno ulaganje u infrastrukturu, opremu te slaba povezanost s većim zračnim lukama. Zemlje mediteranskog bazena posebno mnogo ulažu u zračni promet, modernizaciju, imaju kreiranu mrežu letova, razumiju želje turista te, u odnosu na prometnu infrastrukturu Hrvatske, ostvaruju značajnu prednost.

7. INERDISCIPLINARNOST I TRANSDISCIPLINARNOST PROMETA

Interdisciplinarnost i transdisciplinarnost turističkog prometa podrazumijeva primjeren kvantum znanja i vještina u području prometno-tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih, pravnih i drugih disciplina primjenom broja i složenih metoda uz podršku adekvatne prometne infrastrukture i suprastrukture turistički i hotelski menadžment proširuje svoje horizonte. Na tragu navedene konstatacije djelatnosti prometa i veza u turizmu nije dostatan status jednoznačne discipline, već kompleksne punopravne, relevantne aktivnosti od koje u ogromnoj mjeri ovise učinci turističkog gospodarstva.³⁷

Interdisciplinarnost podrazumijeva prožimanje spoznaja iz jedne znanosti u drugu zbog rješavanja određenih problema i zadataka, dok transdisciplinarnost podrazumijeva povezanost svih znanosti te omogućuje interakciju između znanosti i društva. U prometu i turizmu su interdisciplinarni i transdisciplinarni pristup neophodni jer postoji snažna povezanost između prometa i turizma te se njihove spoznaje međusobno prožimaju.

7.1. Razvoj informacijske podrške prometu u turizmu

Turist kod izbora pravca kretanja odabire put kojim će se kretati od polazišta do odredišta. Također određuje i točke zaustavljanja radi odmora ili razgledavanja. Osnovni izvori informacija koji mu pri tome pomažu su karte, turistički prospekti, sugestije turističkih agencija, i sl.

Posljednjih godina dolazi do sve veće upotrebe informatičkih sustava u prometu i turizmu. Ta faza je započela osamdesetih godina 20. stoljeća, a danas dostiže goleme razmjere. Primjer tome su rezervacijski sustavi GALILEO i AMADEUS te internet koji je postao dostupan svakodnevno. Putem globalne mreže i jednostavne rezervacije prijevoza i smještaja, turisti mogu dobiti informacije o turističkim destinacijama, mogućnosti dolaska u destinaciju,

³⁷ Baričević, H., op. cit., str. 2.

cijenama turističkih usluga i slično što odluku o putovanju čini još lakšom.³⁸

Prometnu dostupnost turističkih atrakcija i mobilnost u gradovima omogućuje integralno upravljanje kvalitetom (IQM). Moderna tehnologija za upravljanje prometom je također inteligentni transportni sustav (ITS). Osnovni cilj ove tehnologije je učiniti svako putovanje bržim, udobnijim, manje stresnim i sigurnijim, bolje iskoristiti postojeće prometne kapacitete te smanjiti štetni utjecaj prometa.

U literaturi su danas poznate tri generacije upravljačkih tehnologija u prometu:³⁹

1. Generacija – klasičan način upravljanja prometom;
2. Generacija – jednosmjerni sustavi za komuniciranje zasnovani na prijenosu informacija putem radija i upotrebi digitalnih karata radi pronalaženja puta do cilja, komunikaciji preko satelita (CARMINAT i SOCRATES);
3. Generacija – dvosmjerni sustavi komunikacije (AUTOGUIDE i ALISCOUT).

Općeprihvaćena je i upotreba GSM telefona te je jedan od jednostavnijih načina pristupa raznim servisnim informacijama koje su korisne za donošenje odluka. Primjerice turisti mogu dobiti informacije koje se odnose na promet u gradu i promet izvan grada, vremenskoj situaciji, kulturnim događanjima i sl. Krajnji cilj razvoja ovih sustava je potpuna i pravodobna informacija o svim relevantnim elementima putovanja u svakom trenutku putovanja.

7.2. Inovacije u prijevozu putnika

Inovacije u turizmu su brojne i česte, ali i složenije od inovacija u nekim drugim djelatnostima. Riječ inovacija, podrazumijeva nešto novo, dosad neprimijenjeno, a po definiciji označava primjenu ili značajnije poboljšanje određene ideje, dobra, usluge ili procesa koji će omogućiti novu komercijalnu primjenu. Inovacije mogu omogućiti da promet i razvoj turizma postanu glavni katalizatori gospodarskog progressa.

³⁸ Turizam i putovanja, *Globalni distribucijski sistemi*, <http://www.turizamiputovanja.com/globalni-distribucioni-sitemi-gds/>, 05.08.2015.

³⁹ Horak, S., op. cit, str.150-155.

Kao prvi izbor prijevoznog sredstva turista, najčešće je automobil tj. cestovni prijevoz, no više prometovanja cestama znači i češće gužve na cestama, više zagađenja te povećane troškove. Također turisti koji se odluče na cestovna vozila, zaustavljaju se na odmaralištima čijom kvalitetom nisu zadovoljni. Inovativno rješenje na tome području je turistički proizvod „krovni turistički putovi Hrvatske” tj. alternativni pravci autoceste koji integriraju hrvatske prirodne, kulturno-povijesne i ostale turističke atraktivnosti. Projekt kreativnog naziva “Lookaround - pronađi svoj najdraži put” tranzitnim putnicima i stanovništvu predstavlja područje u okružju glavnih cestovnih pravaca s pripadajućom turističkom ponudom.

I dok su ceste preopterećene, željeznice, morski i drugi plovni putovi su često nedovoljno iskorišteni. U posljednja četiri desetljeća željeznica je izgubila turističku klijentelu zato što je u odnosu na cestovni i zračni prijevoz sve manje privlačna. Kako bi se potaknulo turiste da koriste i željeznicu kao oblik prijevoza uvode se inovacije. Primjer tome je hrvatski proizvod visoke tehnologije – moderno opremljen elektromotorni vlak koji ima opremu kao što je Wi-Fi, videonadzor, prilagođen je prijevozu bicikla, a položaj vlaka se prati GPS-om. Tim proizvodom je turistima omogućen komfor i udobnost. Vlak također doseže brzinu od 160 km na sat pa turisti mogu vrlo brzo doći do željenog odredišta. Prilagođenost vlaka prijevozu bicikla omogućuje kombiniranje prijevoza vlakom i biciklom te bolju iskorištenost prometnih kapaciteta.

U posljednjih petnaestak godina u Hrvatskoj je u stalnom porastu promet putnika pomorskim putem. Povećanje putničke flote prati i kvalitativni pomak u strukturi brodovlja, povlače se stari, neodgovarajući brodovi i zamjenjuju većim i modernijim koji su jeftiniji u eksploataciji i prilagođeniji određenim linijama. Inovativno vozilo na tome području je plutajući multimedijски centar-turistički brod. Moderna oprema putnicima omogućuje udobnost, a brod je koncipiran kao višenamjenski prostor i predviđen da čini platformu za održavanje turističkih tura, postav umjetničkih instalacija i održavanje raznih kulturno-turističkih događanja.

Inovacije je također potrebno uvesti i u zračnom prijevozu. Naime svi aerodromi u Hrvatskoj imaju pomalo zastarjelu i neprimjerenu infrastrukturu, od samog dolaska do zračne luke, a sve su udaljene od grada, putničkih terminala kojima je još uvijek jedna od glavnih ponuda putnicima «Duty Free Shop», tehnologije prihvata i otpreme putnika, koji se prevoze autobusima ako ne moraju

i sami pješačiti do zrakoplova, i dr. Nova kategorija zrakoplova je „Microjets“ ili zračni taxi u koji se može udobno smjestiti od 6 do 8 putnika te koji su prihvatljivi svim kategorijama putnika. Takvi zrakoplovi bi omogućili aktualiziranje manjih aerodroma, a to znači jako veliku i rasprostranjenu mrežu uporabnih aerodroma. Takvi aerodromi su uglavnom smješteni u blizini svih malo većih, pa čak i manjih gradova, u svim urbanim sredinama te bi se njihovim korištenjem izbjegle sve gužve velikih komercijalnih zračnih luka što bi praktički značilo udobno i najbrže putovanje od polaska do odredišta.

7.3. Razvoj hrvatskih destinacija

Neka destinacija se može uključiti u turistički promet tek kada je povezana sa turističkom potražnjom. Uz pomoć prometne infrastrukture i zahvaljujući tehnološkim inovacijama, neke destinacije su od nepristupačnih postale vrlo dostupne. Kvalitetna prometna infrastruktura i povezanost s turističkom destinacijom je uvjet dolaska turista u tu destinaciju te i uvjet njezinog razvoja. Razvoj turističke destinacije ovisi ponajprije o dostignutom stupnju razvoja vlastite prometne infrastrukture, razvijenosti prometne infrastrukture glavnih emitivnih tržišta i o razvijenosti prometne infrastrukture glavnih konkurenata.

Promet je osnova na kojoj počiva dostupnost destinacije u fizičkom i informacijskom aspektu. Zahvaljujući prometu posjetitelji se kreću destinacijom, pa će atraktivnosti modaliteta i kvaliteta usluge bitno pridonijeti percepciji kvalitete turističke ponude. Postojanje nekih oblika prometne ponude u obliku turističkih atrakcija znatno će pridonijeti privlačnosti destinacije.

Postoje četiri dimenzije planiranja prometa u destinaciji a to su:⁴⁰

- Vanjska prometna dostupnost (povezanost turističke destinacije s potencijalnim emitivnim tržištima).
- Unutrašnja prometna dostupnost (mobilnost turista u nekoj turističkoj destinaciji radi zadovoljenja njihovih turističkih potreba).
- Prateći uslužni objekti uz prometne pravce (turistima predstavljaju važnu ulogu).

⁴⁰Horak, S., op. cit., str. 150-155.

- Promet u mirovanju (pješačke zone, parkirališna mjesta, zeleni putovi).

U Hrvatskoj je važno unaprijediti prometnu ponudu i organizirati promet u turističkim destinacijama. Potrebno je osigurati primjeren način dolaska svakog turista do određenog odredišta u Hrvatskoj, a u destinaciji mu osigurati odgovarajuću mobilnost. Ono što posebno predstavlja problem je organizacija prometa u destinacijama, naročito kad je riječ o javnom prijevozu, biciklističkim stazama, pješačkim zonama i mogućnostima parkiranja. Nedostatak parkirališnih mjesta najizraženiji je u gradskim destinacijama koji žele razvijati cjelogodišnji turizam jer postoji veliki nesrazmjer između turističke parkirališne potražnje i raspoloživih parkirališnih kapaciteta zbog neodgovarajućeg broja parkirališnih mjesta prema lokaciji, udaljenosti od atraktivnih sadržaja, načinu upravljanja, načinu gradnje. Nedostatak parkirališnih kapaciteta još se uvijek ne definira kao problem u onoj mjeri u kojoj bi se taj problem trebao naglašavati, odnosno rješavanja problema parkiranja vozila prepuštaju se u potpunosti gradskim turističkim destinacijama, u kojima kvalifikacijska struktura kadrova koji se bave tim problemom, često nije zadovoljavajuća, a uz ostalo, uzrok je takvom stanju pojedinačnih i neadekvatnih rješenja u Hrvatskoj.⁴¹

Nužan uvjet za razvoj destinacija je prometna infrastruktura, no isto tako nije dovoljan uvjet. Naime, prometna infrastruktura, sama po sebi, ne znači uvijek i odgovarajuću prometnu dostupnost destinacije, jer ovisi o organizaciji prijevoza. Turističke destinacije u Hrvatskoj treba, kroz prometnu infrastrukturu, treba učiniti što dostupnijima, jer je prometno dostupna turistička destinacija temelj gospodarskog i političkog razvoja.

7.4. Suradnja akademske zajednice i društva

Promet ima vrlo važnu ulogu u zadovoljavanju javnih i društvenih potreba te zbog toga treba težiti sve većim dosezima kvalitete usluga i razvoja. Zbog toga su potrebna stalna ulaganja u infrastrukturu, usavršavanje i stručnost zaposlenika kako bi se odvijao siguran promet koji će pridonijeti razvoju i kvaliteti turizma.

⁴¹Maršanić, R., *Parkiranje u turističkim destinacijama*, Rijeka, 2008., str. 125-126.

Za promet i turizam je važna uključenost svih dionika. Kako bi se organizirao prometni sustav u kontekstu Strategije prometnog razvitka Hrvatske te ostvarili zajednički projekti, važna je suradnja resornog ministarstva (turističkog i prometnog). Ministarstvo turizma obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na turističku politiku Republike Hrvatske, strategiju razvitka hrvatskog turizma, razvoj i investicija u turizmu, razvitak selektivnih oblika turizma, unapređivanje i razvoj malog poduzetništva u turizmu i ugostiteljstvu, sanacijske programe u svezi s restrukturiranjem hotelsko-ugostiteljskih tvrtki, praćenje i sudjelovanje u procesu privatizacije i dr.⁴² Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture obavlja poslove koji se odnose na unutarnji međunarodni pomorski, nautički, cestovni, željeznički, zračni i poštanski promet, planiranje, izradu i provedbu strateških dokumenata i projekata prometne infrastrukture, predlaže strategiju razvoja svih vidova prometa, organizira projekte i programe svih vidova prometa, i dr.⁴³ Suradnja tih ministarstava je također važna jer se od ukupno 26 mjera Akcijskog plana Strategije razvoja turizma, čak četiri se odnose na prometni sektor.

Kako bi se financirali projekti prometne i turističke infrastrukture važna je suradnja Ministarstva turizma s drugim ministarstvima i nacionalnim dionicima te privatnim, civilnim i znanstvenim sektorom. Samo zajedničkim djelovanjem svih dionika, mogu se postići zacrtani ciljevi i projekti.

Stručnom i kvalitetnom suradnjom akademske zajednice i društva mogu se brže realizirati projekti te unaprijedit povezanost i dostupnost destinacija. Studijski programi tu igraju značajnu ulogu jer korištenjem istraživanja, znanja i iskustva, Hrvatska se može još više i bolje prometno povezati, kako na razini same države, tako i na europskoj razini.

7.5. Prijedlozi poboljšanja prometne infrastrukture

Zemlje mediteranskog bazena (Španjolska, Francuska, Italija) posebno puno financijskih i kapitalnih sredstava ulažu u izgradnju i unaprjeđenje prometnih pravaca. Prva u tome je Španjolska koja je posljednjih godina, velika kapitalna i financijska sredstva uložila u izgradnju i modernizaciju mreže cesta.

⁴² MINISTARSTVO TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE, *O nama*, <http://www.mint.hr/>, 25.05.2015.

⁴³ MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE, *O nama*, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=6>, 27.05.2015.

Tablica 2 prikazuje prometnu infrastrukturu pojedine zemlje mediteranskog bazena i Hrvatske te prijedloga za poboljšanje iste.

Tablica 2. Prometna infrastruktura zemalja mediteranskog bazena i Hrvatske

VRSTE PROMETA	Republika Hrvatska	Odabrana zemlja mediteranskog bazena	Razvijenost prometne infrastrukture	Prijedlozi poboljšanja
Cestovni promet	<ul style="list-style-type: none"> - najzastupljeniji i najrazvijeniji prometni pravac; - razvijena mreža autocesta; - nedostatak parkirališnih mjesta; 	Španjolska	<ul style="list-style-type: none"> - velika financijska i kapitalna ulaganja u izgradnju mreže cesta posljednjih godina; - ulaganja u izgradnju i modernizaciju cestovnih putova; 	<ul style="list-style-type: none"> - povećati sigurnost cestovnih putova; - poboljšati dostupnost gradova; - daljnji razvoj mreže autocesta; - smanjenje gužvi u turističkim središtima; - promocija „stare ceste“ kao Hrvatske „Route 66“.
Željeznički promet	<ul style="list-style-type: none"> - zastarjeli vlakovi i tehnologija; - nesigurno prometno sredstvo; - mali broj putničkih linija; 	Francuska	<ul style="list-style-type: none"> - razvijena mreža željeznica; - modernizirana željeznica i vlakovi; - superbrzi vlakovi; 	<ul style="list-style-type: none"> - razvoj sustava upravljanja željeznicom; - modernizacija željeznica.
Zračni promet	<ul style="list-style-type: none"> - zastarjela i neprimjerena infrastruktura; - kašnjenje letova; 	Italija	<ul style="list-style-type: none"> - posebno dobro razvijena mreža autocesta; - dobra povezanost zrakoplovnih linija s svijetom; 	<ul style="list-style-type: none"> - uvođenje nove kategorije zrakoplova; - povećanje ugostiteljske ponude;
Luke	<ul style="list-style-type: none"> - nedovoljna razvijenost infrastrukture luka. 	Grčka	<ul style="list-style-type: none"> - razvijena cestovna i željeznička mreža. 	<ul style="list-style-type: none"> - poboljšati integraciju luka i gradova; - pristupačnost samih luka; - bolja povezanost s otocima;

Izvor: Izrada autorice

Iz tablice je vidljivo da je cestovni prometni pravac najzastupljeniji i najrazvijeniji prometni pravac u Hrvatskoj sa razvijenom mrežom autocesta. Značajnija ulaganja u mrežu autocesta su vidljiva tek posljednjih godina. Slično je i sa Španjolskom, koja je također značajnija ulaganja u cestovni promet imala posljednjih godina. Kako bi se poboljšao cestovni promet u Hrvatskoj važan je daljnji razvoj i ulaganja u mrežu autocesta, promocija „starih cesta“, povećati i poboljšati sigurnost cesta i dr. I dok je u Hrvatskoj promet željeznicom zastario i slovi kao nesigurno prometno sredstvo, u Francuskoj se glavnina prometa odvija upravo tim pravcem. Francuska posebno ulaže u modernizaciju vlakova, dok Hrvatska nema razvijen sustav upravljanja željeznicom. Italija ima dobro razvijenu mrežu autocesta, a zračni promet karakterizira dobra povezanost s drugim aerodromima. Unatoč vrlo razvedenoj obali Grčke, prometna mreža razvijena je uz obalu, slabije u unutrašnjosti.

8. ZAKLJUČAK

Promet se može definirati kao izrazito složeni dinamički sustav kojeg sačinjavaju podsustavi kao što su cestovni promet, željeznički promet, zračni promet, riječni promet, pomorski promet, poštanski promet, telekomunikacijski promet te cjevovodni promet. Oduvijek je bio povezan uz razvoj turizma jer je sastavni dio turističkog putovanja. Prometna dostupnost je preduvjet svakog razvoja i jedna od osnovnih i najvažnijih faktora razvoja turizma. Promet i turizam su složeni, dinamički i međusobno povezani sustavi.

Razvoj turizma kao jednog od oslonaca razvoja Hrvatske, uvjetuje potrebu za kvalitetnom prometnom infrastrukturom te se zbog toga veliki naponi ulažu u međuregionalno povezivanje unutar Hrvatske i uključivanju u širi europski prostor. U tom se smislu najviše razvija cestovni promet koji dobro pokriva unutarnje potrebe i doprinosi skladnijem razvoju priobalnog dijela i unutrašnjosti. Posljednjih godina sve se više ulaže u održavanje i izgradnju lučke infrastrukture, što doprinosi povećanju pomorskog prometa i njegovoj sigurnosti. Zračni promet također ima sve preduvjete za značajniji udio u ukupnoj prometnoj bilanci, posebno u dijelu prijevoza putnika.

Prometna infrastruktura je integralni dio prometnog i gospodarskog sustava svake zemlje, te ima središnje mjesto u razvoju svih prometnih djelatnosti unutar prometnog sustava. Posljednjih godina dolazi do sve veće upotrebe informatičkih sustava u prometu i turizmu koji unaprijeđuju turizam i omogućuju da putovanje postane brže, udobnije, sigurnije i manje štetno.

Usporedbom Hrvatske sa zemljama mediteranskog bazena (Španjolska, Francuska, Italija, Grčka) vidljivo je primjetno zaostajanje. Infrastruktura Hrvatske je na 38. mjestu, što predstavlja najlošije mjesto od analiziranih zemalja. Najbolje mjesto zauzima Španjolska, zatim Francuska, Italija i Grčka. U Hrvatskoj, u odnosu na zemlje mediteranskog bazena postoji nedostatak dugoročne postojane strategije razvoja i modernizacije te je zbog toga potrebno ulagati u modernizaciju posebno željeznica, poboljšati povezanost na svim razinama te poticati organiziranost i rast prometa u turističkim središtima. Na te načine bi se prometna infrastruktura oživjela, privukla bi određenu turističku klijentelu te bi se unaprijedili promet i turizam.

LITERATURA

• Popis knjiga

1. Baričević, H., *Promet u turizmu*, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003.
2. BukljašSkočibušić, M., Radačić, Ž., Jurčević, M., *Ekonomika prometa*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011.
3. Čavrak, V., *Ekonomika prometa*, Politička kultura, Zagreb, 1999.
4. Horak, S., *Turizam i promet*, Studij turizma, Zagrebačka škola za menadžment, 2007.
5. Legac, I., *Cestovne prometnice i javne ceste*, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, 2006.
6. Mrnjavac, E., *Promet u turizmu*, Fakultet za turizam i hotelski menadžment, Opatija, 2002.
7. Padjen, J., *Prometna politika Hrvatske*, Masmedia d.o.o., Zagreb, 2003.
8. Prebežac, D., Jurčević, M., *Promet u funkciji poticanja turizma Republike Hrvatske*, Zagreb, 2001.
9. Pupavac, D., *Načela ekonomike prometa*, Rijeka, 2009.
10. Maršanić, R., *Parkiranje u turističkim destinacijama*, Rijeka, 2008.
11. Radačić, Ž., Šimulčik, D., *Ekonomika prometnog sustava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1995.
12. Šolman, S., *Uloga cestovnog prometa u turizmu Hrvatske*, Zagreb, 2010.

• Znanstveni članci

1. Održiv razvoj Hrvatske, *Sektorska politika održivog razvoja prometa i prijevoza Republike Hrvatske*, Zagreb, 2015.
2. Šolman, S., *Uloga cestovnog prometa u turizmu hrvatske*, 25:4(2):5.

• Internet izvori

1. MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE, *Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske*, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=13945>, 20.03.2015.
2. MINISTARSTVO PROMETA, POMORSTVA I INFRASTRUKTURE, *Prometna politika EU i financijska perspektiva*, http://www.mppi.hr/UserDocImages/Prezentacija_politika_EU_i_fin%20per

- [sp_MPPI_040714.pdf](#), 23.03.2015.
3. Europska unija, *Prometna politika EU-a*,
http://europa.eu/pol/trans/index_hr.htm, 27.03.2015.
 4. Efzg, *Definiranje prometa*, <http://web.efzg.hr/dok/TRG/dvuletic//1.%20DEFINIRANJE%20PROMETA%20STRUCNI%20STUDIJ%202014.pdf>, 25.03.2015.
 5. Europska unija, *Prometna politika EU-a*,
http://europa.eu/pol/trans/index_hr.htm, 27.03.2015.
 6. European Commission, *Promet-nova infrastrukturna politika EU-a*,
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm, 28.03.2015.
 7. HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA, *Modernizacija prometa u funkciji razvoja turizma*, <http://www.hgk.hr/sektor-centar/sektor-promet-veze/modernizacija-prometa-u-funkciji-razvoja-turizma>, 03.04.2015.
 8. Veleučilište u Rijeci, *Prometna politika*,
http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/Prometna%20politika.pdf, 04.04.2015.
 9. Institut za turizam, *Strategija razvoja turizma*,
<http://iztztg.hr/UserFiles/Pdf/Izvjestaj-04-Strategija-razvoja-turizma-RH.pdf>,
10.04.2015.
 10. Hrvatska.eu, *Prometnice*, <http://croatia.eu/article>, 28.04.2015.
 11. World Economic Forum, *TravelandTourismCompetitivenessReport*,
<http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2015/economies/>, 03.05.2015.
 12. About.com, *MediterraneanCountries*,
<http://geography.about.com/od/lists/a/Mediterranean-Countries.htm>,
15.05.2015.
 13. MINISTARSTVO TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE, *O nama*,
<http://www.mint.hr/>, 25.05.2015.
 14. Driving Route 66, *Route66*, <http://www.drivingroute66.com/route-66-maps/>,
27.07.2015.
 15. Turizam i putovanja, *Globalni distribucijski sistemi*,
<http://www.turizamiputovanja.com/globalni-distribucionni-sitemi-gds/>,
05.08.2015.

16. Monopolizam, struktura dolazaka turista,

<https://monopolizam.wordpress.com/tag/turizam/>, 28.09.2017.

17. Državni zavod za statistiku, Dolasci turista u RH po mjesecima,

<https://www.dzs.hr/>, 28.09.2017.

POPIS TABLICA

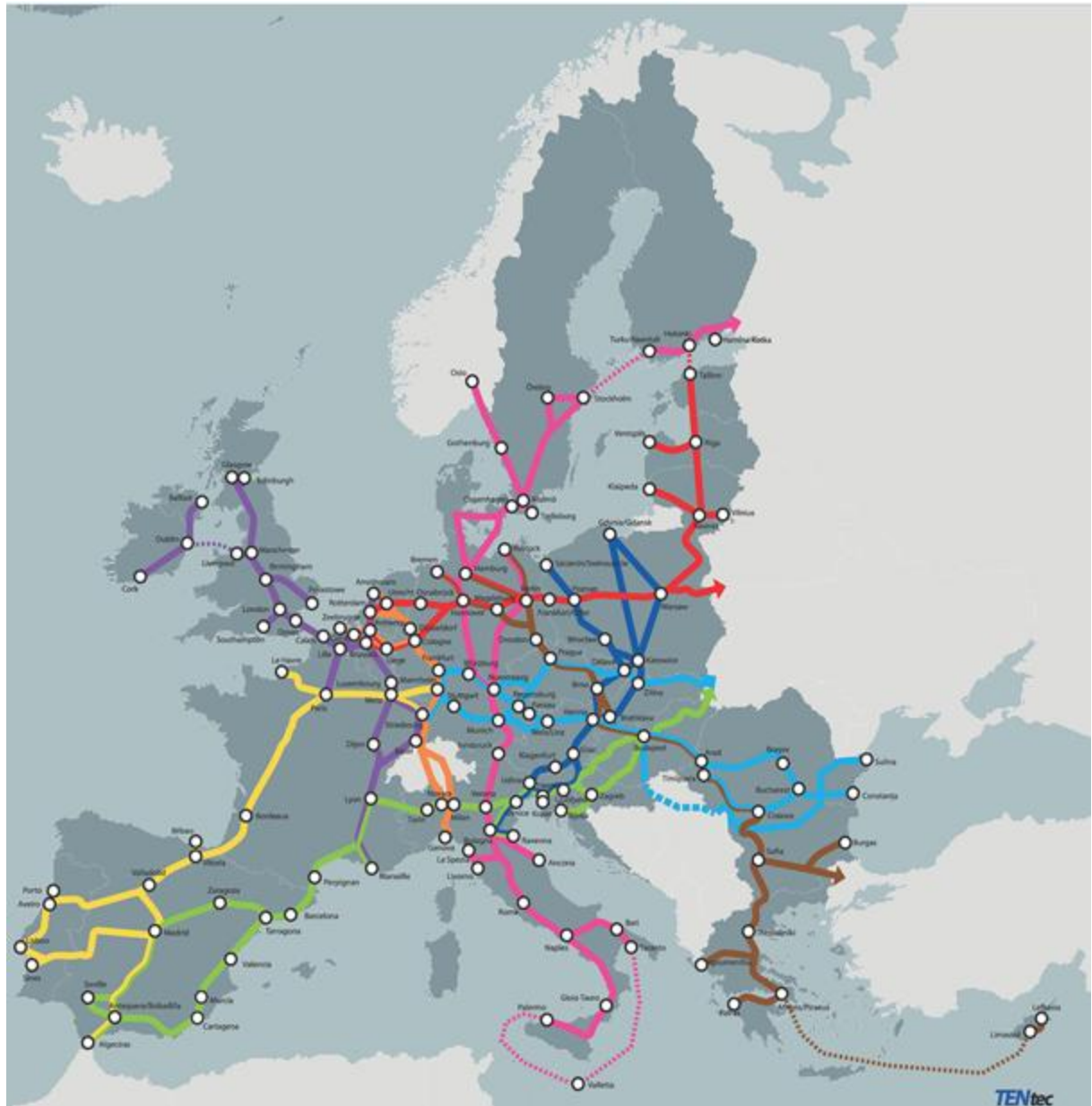
TABLICA 1. Konkurentnost Hrvatske i zemalja mediteranskog bazena....	37
TABLICA 2. Prometna infrastruktura zemalja mediteranskog bazena i Hrvatske.....	46

POPIS PRILOGA

PRILOG 1. Osnova prometne mreže Europske unije.....	50
PRILOG 2. Struktura dolazaka turista u RH.....	53
PRILOG 3. Dolasci turista u RH po mjesecima.....	53

POPIS PRILOGA

Prilog 1. Osnova prometne mreže Europske unije



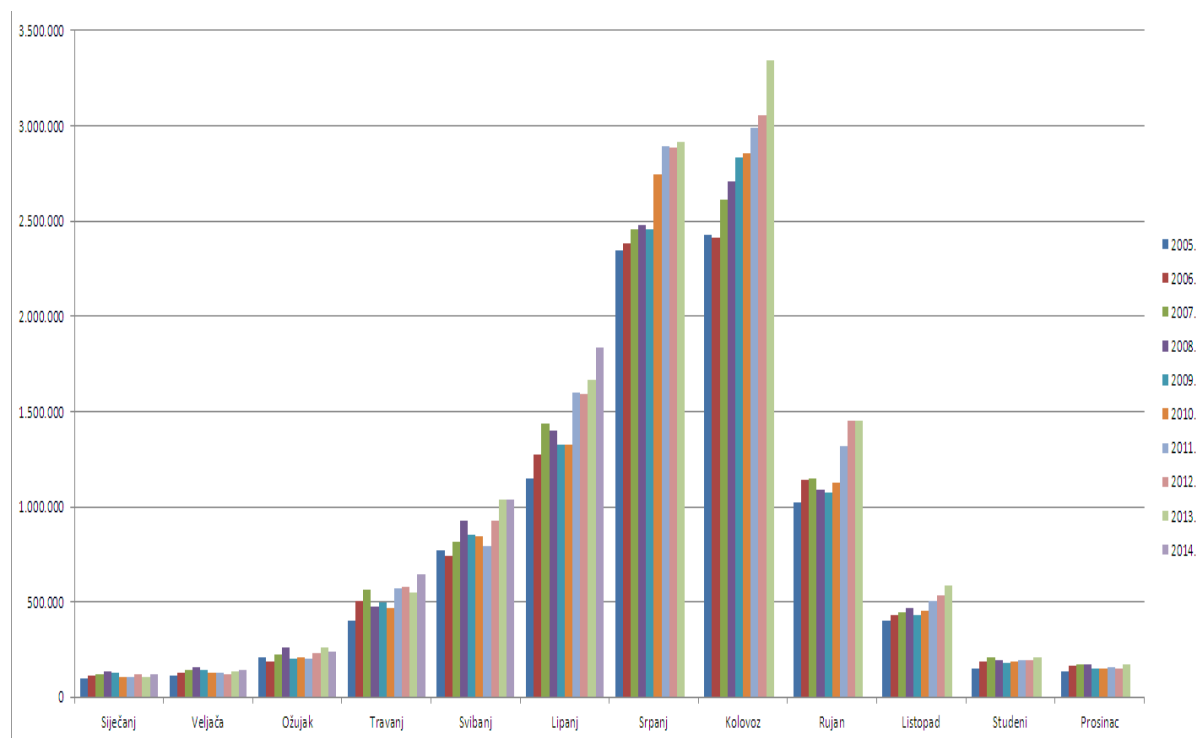
Izvor: European Commission, *Promet-nova infrastrukturna politika EU-a*, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm, 28.03.2015.

Prilog 2. Struktura dolazaka turista u Hrvatskoj (od 2008. do 2012. godine)

Način dolaska u RH (u %)	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Cestom	94,5	94,2	93,9	93,5	93,0
Vlakom	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9
Zrakoplovom	2,7	2,8	3,0	3,3	3,8
Brodom	1,8	2,0	2,2	2,3	2,3

Izvor: Monopolizam, struktura dolazaka turista, <https://monopolizam.wordpress.com/tag/turizam/>, 28.09.2017.

Prilog 3. Dolasci turista u Hrvatskoj po mjesecima (od 2005. godine do 2014. godine)



Izvor: Državni zavod za statistiku, Dolasci turista u RH po mjesecima, <https://www.dzs.hr/>, 28.09.2017.

SAŽETAK

Tema ovog Završnog rada je promet u hrvatskom turizmu. Svrha rada je pomoću komparativne analize Mediteranskih zemalja dokazati kako prometna infrastruktura može unaprijediti hrvatski turizam. Cilj istraživanja je analizirati važnost prometne infrastrukture za turizam te utvrditi prednosti i nedostatke. Pri pisanju rada korištena su metoda analize i sinteze, metoda komparacije, metoda deskripcije, metoda interpelacije i metoda klasifikacije. Pomoću tih metoda se nastojalo utvrditi da je prometni sustav jedan od temeljnih uvjeta gospodarskog i turističkog razvoja.

Ključne riječi: **promet, prometni sustav, prometna infrastruktura, prometne mreže**

SUMMARY

The topic of this paper is the traffic in Croatian tourism. The purpose of the work is to demonstrate how transport infrastructure can improve Croatian tourism through a comparative analysis of the Mediterranean countries. The aim of the research is to analyze the importance of transport infrastructure for tourism and to identify advantages and disadvantages. When writing the paper, methods of analysis and synthesis, comparative methods, descriptive methods, interpellation methods and classification methods were used. Using these methods, it was found that the transport system was one of the fundamental conditions of economic and tourist development.

Key words: **traffic, traffic system, transport infrastructure, transport network**