

Promet i turizam

Valčić, Deni

Master's thesis / Diplomski rad

2021

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:137:062495>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**



Repository / Repozitorij:

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



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

DENI VALČIĆ

PROMET I TURIZAM

Diplomski rad

Pula, 2021.

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

DENI VALČIĆ

PROMET I TURIZAM

Diplomski rad

JMBAG: 0303065852, redoviti student
Studijski smjer: Turizam i razvoj

Kolegij: Promet i upravljanje posjetima
Znanstveno područje: Društvene znanosti
Znanstveno polje: Ekonomija
Znanstvena grana: Promet, Turizam i trgovina

Mentor - izv. prof. dr. sc. Aljoša Vitasović

Pula, srpanj 2021.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisani _____DENI VALČIĆ_____, kandidat za magistra ekonomije/poslovne ekonomije ovime izjavljujem da je ovaj Diplomski 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 Diplomskog 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

_____DENI VALČIĆ_____

U Puli, 28.06., 2021. godine



IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, _____ DENI VALČIĆ dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj diplomski rad pod nazivom _____ "PROMET I 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, ____28.06.2021.____ (datum)

Potpis

____DENI VALČIĆ____

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. TEORIJSKA OSNOVA PROMETA	3
2.1. Pojmovi prometne znanosti.....	3
2.2. Podjela prometa.....	7
2.2.1. Cestovni promet.....	7
2.2.2. Željeznički promet.....	9
2.2.3. Zračni promet	11
2.2.4. Vodni promet.....	12
2.2.5. Telekomunikacijski promet.....	13
2.3. Razvijenost prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj	14
2.3.1. Razvijenost cestovnog prometa RH.....	15
2.3.2. Razvijenost željezničkog prometa RH	19
2.3.3. Razvijenost zračnog prometa RH.....	21
2.3.4. Razvijenost vodnog prometa RH.....	23
2.4. Promet i ekologija	26
2.4.1. Utjecaj prometa na okoliš.....	27
3. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA.....	29
3.1. Turizam kao globalna pojava.....	29
3.1.1. Turizam Europe.....	31
3.1.2. Turizam Azije i Australije.....	32
3.1.3. Turizam Sjeverne i Južne Amerike.....	32
3.1.4. Turizam Afrike	32
3.1.5. Turizam Bliskog Istoka	33
3.2. Povijesna uvjetovanost prometa i turizma	33
3.3. Uloga prometa u turizmu.....	36
3.4. Implikacije međuodnosa prometa i turizma	38
3.5. Sinergijski učinak prometa i turizma.....	39
3.6. Prometna politika i turistička politika	40
3.7. Promet i turizam u globalizacijskim procesima	42
3.8. Budućnost prometa i turizma	43

4. ANALIZA MEĐUODNOSA PROMETA I TURIZMA NA PRIMJERIMA REPUBLIKE HRVATSKE I REPUBLIKE TURSKE	45
4.1. Turizam i promet Republike Hrvatske	45
4.2. Turizam i promet Republike Turske	50
4.3. Komparativna usporedba prometa i turizma Hrvatske i Turske	53
5. ZAKLJUČAK.....	57
LITERATURA	59
POPIS SLIKA	61
POPIS TABLICA	62
SAŽETAK.....	63
SUMMARY	64

1. UVOD

Tema ovog diplomskog rada je bila prikazati međuovisnost dvije grane – prometa i turizma. S obzirom na to da je promet praktički osnovni element za uspješno obavljanje turizma, njihova međuovisnost i povezanost je nedvojbeno. Promet se razvijao još od prapovijesti kada je čovjek prehranjivao sebe lovom i plijen nosio do spilje. Turizam se javlja dosta kasnije, praktički tek u novije doba, odnosno prvi počeci datiraju još u 18. stoljeću kada su pripadnici aristokracije odlazili na „Grand tour“ putovanja.

Kako je prije rečeno, promet je sastavnica turizma i temeljna pretpostavka za njegov razvitak i postojanje. Svladavanje udaljenosti – putovanje, da bi se na određitu koristile turističke usluge, moguće je jedino i isključivo zahvaljujući prometu. On omogućava prienos turista od emitivnog tržišta do destinacije te je nositelj kretanja turista na području same destinacije. Promet i turizam imaju obilježja složenih, dinamičkih i međusobno povezanih sustava. Kroz oba se prožima fenomen mobilnosti, koji predstavlja i opisuje čovjekovu potrebu za kretanjem. Mobilnost se realizira kroz promjenu mjesta boravka na određeni vremenski rok, dakle kroz putovanje, koje je sastavni dio svake turističke aktivnosti.

Cilj ovog rada je ukazati na međuovisnost prometa i turizma te utvrditi koje dobrobiti i problemi proizlaze iz njihova razvoja, kao i razvojne potencijale u budućnosti. U izradi rada su korištene metode analize i sinteze, indukcije, dedukcije te metoda studije slučaja na primjerima Republike Hrvatske i Republike Turske.

Ovaj diplomski rad je koncipiran u 5 poglavlja. Prvo poglavlje je ujedno i uvodno poglavlje. U uvodu je definiran cilj istraživanja. Zatim su navedene metode korištene u izradi rada te je obrazložena njegova struktura. Drugo poglavlje opisuje teorijsku osnovu prometu, odnosno njegovu podjelu i pojmove prometne znanosti. Opisana je i razvijenost svake podvrste prometa na području Republike Hrvatske te povezanost prometa i ekologije. Naslov trećeg poglavlja je međuovisnost prometa i turizma i to je ujedno i najvažnije poglavlje gdje se opisuje njihov međusobni utjecaj. Ukratko je opisan turizam kao globalni fenomen, istaknute su najvažnije svjetske turističke regije. Zatim se prikazuje povijesna uvjetovanost prometa i turizma i uloga prometa u turizmu. Nadalje, objašnjene su moguće pozitivne i negativne implikacije prometa na turizam i

obrnuto. Poglavlje završava s povezanošću prometne i turističke politike te su navedeni mogući trendovi u budućnosti turizma i prometa. Četvrto poglavlje obuhvaća analizu odabranih primjera iz prakse. Opisan je turizam dvije mediteranske „ljepotice“ – Hrvatske i Turske i njihova međusobna komparacija na temelju prometa i turizma. Na temelju sveukupne istražene građe, u petom poglavlju se daje zaključak rada. Popisi literature, slika i tablica nalaze se na kraju rada.

2. TEORIJSKA OSNOVA PROMETA

Promet je interdisciplinarno i multidisciplinirano područje, što uvelike otežava njegovo istraživanje. Zbog toga se izučavanjem prometa bavi skupina znanstvenih disciplina – prometne znanosti, koje istraživanju prometa pristupaju s različitih polazišta.

2.1. Pojmovi prometne znanosti

U znanstvenoj i stručnoj literaturi često se susreću pojmovi poput: promet, transport, prijevoz i slično, a neki od ovih pojmova shvaćaju se u užem i širem smislu. Prema prof. dr. Zeleniki pojam promet javlja se u čak tri različita značenja:¹

- najširi smisao se veže uz odnose među ljudima,
- nešto uži smisao se odnosi na različite oblike međudnosa ekonomske prirode – npr. devizni i robni promet,
- najuži smisao obuhvaća prijevoz ili transport robe, putnika te telekomunikacije.

Transport ili prijevoz predstavlja djelatnost koja pomoću naročitih tehničkih sredstava i organizacije savladava prostor prenoseći ljude, dobra i energiju s jednog mjesta na drugo. Dakle, transport i komunikacije čine promet.²

Važno je spomenuti i još jedan pristup poimanja pojma prijevoz, kojeg zastupa prof. dr. B. Glavan, a koji se smatra sinonimom pojmu transport, ali ima užu i širu smisao. Prijevoz, u užem smislu, je aktivnost premještanja ljudi i stvari od početne do završne točke, dok u širem smislu prijevoz obuhvaća i prekrajne aktivnosti u početno – završnim točkama putovanja.³

Ostali autori uglavnom koriste jednostavan način poimanja prometa, transporta ili prijevoza. Odnosno, promet ili transport je aktivnost premještanja ljudi, dobara i energije od početne do završne točke.

¹ Zelenika, R., Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Rijeka, Ekonomski fakultet, 2001., str. 39-48.

² Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment, 2002., str.24.

³ Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Zagreb, Školska knjiga, 1992., str.12-14.

Važno je napomenuti kako u savladavanju prostornih udaljenosti promet se koristi s tri konstitutivna čimbenika:⁴

- čovjek, odnosno njegovo znanje, iskustvo, organizacija, upravljanje i sl.,
- Prijevozna sredstva i uređaji koji služe u odvijanju prometa,
- Prometna infrastruktura , odnosno prometni put.

Od ostalih važnih pojmova, treba istaknuti:

- Prometni sustav – 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. On se sastoji od više prometnih grana – kopneni, vodni, zračni, cjevovodni promet i sl., o kojima nešto više u sljedećim stranicama rada. Može se reći kako prometni sustav ima značajke vrlo složenog sustava. Ta složenost je uvjetovana velikim brojem različitih elemenata (od tehničkih do pravnih), međunarodnim karakterom (bitna značajka razvitka), organizacijski zahtjevnim procesima, međusobnim povezivanjem prometnih organizacija.⁵
- Prometno sredstvo – ono što u procesu društvene reprodukcije u prometu predstavlja sredstvo za rad jesu prometna sredstva. To je tehnički uređaj namijenjen prijevozu ljudi i dobara, te prijenosu energije i vijesti od polazišne do odredišne točke. Za razliku od ostalih vrsta sredstava za rad, prometna sredstva vrlo dinamično mijenjaju tehničko - tehnološke značajke. Najbolji primjer toga danas se može vidjeti kako sve više proizvođača automobila počinje proizvoditi električne automobile, čime se smanjuje proizvodnja onih na pogonska goriva (benzin, dizel).⁶
- Predmet prometa – odnosno putnici, teret, energija, vijesti i sl.
- Prometni put – medij za prijevoz putnika i tereta, te prijenos energije i vijesti od polazišne do odredišne točke. Najrasprostranjeniji medij za odvijanje prometa je voda, koja sačinjava oko 70,8% zemljine površine. Treba spomenuti i zrak

⁴ Pašalić, Ž.: Osnove hrvatske gospodarstvene infastrukture, Zagreb, Ekonomski fakultet, 1999., str.52.

⁵ ibidem, str. 26.

⁶ ibidem, str. 29.

kao medij na kojem se odvija zračni promet, a omogućava povezivanje dvije točke na kopnu najkraćim mogućim putem.⁷

- Prometna infrastruktura – cjelokupnost građevinskih objekata i ostalih tehničkih uređaja koji sudjeluju u prijevozu putnika i tereta, te prijenosu energije i vijesti. Objekti prometne infrastrukture odlikuju se visokim investicijskim ulaganjima. Ulogu investitora najčešće ima država, odnosno organi lokalne uprave, koji odabirom prometnih pravaca, određivanjem prioriteta i dinamike izgradnje ostvaruju planirane ciljeve prometne politike, a samim time i ciljeve ekonomske politike. Infrastruktura je statičnog karaktera i ima mnogo dulji vijek trajanja – najčešće 50 godina, a ponegdje i više. Početna i završna točka prometnica su uvijek mjesta na kojima se oblikuje veća prometna potražnja, kao posljedica ekonomskih aktivnosti – izvor materijala, mjesta potrošnje, izvori proizvodnih snaga, koncentracija stanovništva i slično. Naime, pojedini objekti prometne infrastrukture se uvijek izgrađuju po fazama, kao što su npr. cestovne prometnice, i to je velika pogodnost jer kako se jedan dio prometnice sagradi i završi, taj dio se i najčešće pusti u promet. To nije slučaj kod npr. zračnih luka, jer da bi se pustila u promet, ona treba biti završena u cjelini.⁸
- Prometna potražnja – potreba za prijevozom u određeno vrijeme i na određenoj relaciji. Veličinu i strukturu svake prometne potražnje u osnovi određuje stanovništvo. Pri tome je veličina prometne potražnje proporcionalna broju stanovnika i visini životnog standarda. Struktura prometne potražnje ovisi o: životnim navikama stanovnika, visini životnog standarda, značajkama nacionalnog gospodarstva i ulozi u svjetskom gospodarstvu. Prometna potražnja kojom se zadovoljavaju potrebe za prijevozom u turističke svrhe, nalazi se pod utjecajem čimbenika koji određuju turistička kretanja. Visina životnog standarda je dominantan čimbenik koji utječe na veličinu turističke potražnje, ali i na veličinu prometne potražnje. No, osim toga prometna potražnja u turizmu ovisi o: sklonosti potrošnji, cijeni i kvaliteti prometne usluge, cijeni supstituta ako on uopće postoji i slično.⁹

⁷ Rubinić, I., *Ekonomika brodarstva*, Rijeka, Ekonomski fakultet, 1976., str. 15.

⁸ Ibidem, str.34.

⁹ Ibidem, str. 35.

- Prometna politika – ukupnost gospodarskih i političkih akcija društva radi razvoja prometa kao samostalne ekonomske djelatnosti određene države ili zajednice država. Ona je dio gospodarske politike države, a odnos države ogleda se u: administrativnoj regulaciji pojedinih prometnih grana, mjerama vlade u unapređenju rasta pojedinih prometnih grana, nadzoru ulaganja i poslovanja nekih prometnih grana posebice željeznice, oporezivanju pojedinih prometnih sredstava i slično. Ono što određuje mogućnosti razvitka prometnog sustava jesu odrednice prometne politike:¹⁰
 - a) *Zemljopisno – prometni položaj države* – određuje strukturu prometnog sustava s obzirom na mogućnost korištenja i razvitka prometnih grana. S obzirom na ovu determinantu pojedine države imaju karakteristike pomorske države, planinske države ili karakteristike univerzalne prometne dostupnosti.
 - b) *Prometna potražnja* – ostvaruje utjecaj na prometnu politiku posredstvom obima i strukture. Veći obim potražnje iziskuje potrebu za većim kapacitetima i obratno, dok struktura potražnje utječe na strukturu prometnih kapaciteta.
 - c) *Prometna ponuda* – rezultat dosadašnjeg djelovanja prometne politike, te nju također odlikuje određeni obim i struktura.
 - d) *Mogućnosti države da zadovolji prometne potrebe* – ovdje se podrazumijeva sposobnost države za brzo poduzimanje mjera i aktivacija rezervnih kapaciteta i mogućnosti ako takve postoje.
 - e) *Ciljevi razvitka prometnog sustava* – ciljevi trebaju biti realni, ostvarivi, opći i dugoročni i što je vrlo značajno dobro razumljivi svima koji sudjeluju u njihovoj realizaciji, a to nisu uvijek i samo stručnjaci iz prometne struke.
 - f) *Tehnološki napredak* – odrednica koja najviše utječe na promjenjivost prometne politike. Stalne promjene značajki prometnih sredstava i prometne infrastrukture, imaju za posljedicu prilagođavanje radnih postupaka i povećanje obima znanja zaposlenika u prometu, stoga se ciljevi i metode prometne politike trebaju tim promjenama i prilagoditi

¹⁰ Padjen, J., Determinante prometne politike Hrvatske, Zagreb, Informator i Ekonomski institut, 1996, str. 20.

- g) *Neekonomski uvjeti i ograničenja* – najznačajniji su ekološki zahtjevi koji dobivaju na brojnosti i rigoroznosti, te sigurnosni zahtjevi koji u putničkom prometu sve više postaju primarnim ciljevima.

2.2. Podjela prometa

Kad govorimo o putničkom prometu, kao jednoj od ključnih karika u lancu turističke ponude neke zemlje, možemo ga, promatrajući prometnu površinu odnosno put na kojem teče, podijeliti na sljedeće vrste prometa koji su izravno ili neizravno uključeni u aktivnosti povezane s turizmom.

2.2.1. Cestovni promet

Cestovni promet je proces premještanja, odnosno prijevoza osoba i/ili stvari vožnjom po ulicama tj. cestama. Prednosti cestovnog prometa svakako se mogu primijetiti u njegovoj elastičnosti, koja se ogleda u slobodnom izboru vremena početka i završetka putovanja, rute kojom će se putovati od početne do završne točke, vremenu i lokaciji usputnih postaja. Uz velike prednosti trebaju se naznačiti i veliki nedostaci, odnosno potrošnja velikih količina naftnih derivata, potrebe za velikim prostorima za kretanje i mirovanje posebno u velikim gradovima. Posljedica velike uloge cestovnog prometa svakako je veliki broj cestovnih vozila koja su sve suvremenija i opremljenija najnovijom tehnologijom. Dakako, takav trend prati i odgovarajuća prometna infrastruktura, koja omogućava sve veće brzine, veću propusnost zbog više prometnih traka, veću udobnost i slično. U organizacijskom smislu, cestovni promet ima karakter:¹¹

- a) *Vlastitog prijevoza* – to su svi oni koje poduzimaju fizičke osobe, ali nikada u komercijalne svrhe – npr. prijevoz vlastitim ili unajmljenim automobilom,
- b) *Prijevoz posebne namjene* – njega organiziraju pravne osobe, kao što mogu biti npr. dostava hrane u ugostiteljske objekte i slično,

¹¹ Mrnjavac, E. op.cit., str. 83.

- c) *Linijski prijevoz* – njega organiziraju specijalna prometna poduzeća koja objavljuju vozni red, gdje potencijalni korisnici mogu steći informacije o: vremenu i mjestu početka i završetka putovanja, cijeni usluge. Vozni red je uvijek javnog karaktera i njegova je zadaća upoznavanje tržišta s prometnom ponudom.

Automobilski promet je neobilazan u organizaciji svakodnevnog života te je glavni pokretač mobilnosti danas u svijetu. Masovnost cestovnog prometa je posljedica uporabe vlastitih automobila. U razvijenim državama prosječan broj automobila po obitelji je veći od jedan pa se tim pokazateljem iskazuje i visina životnog standarda. Sve su brojnije i agencije za iznajmljivanje vozila (rent-a-car) koje pokazuju da je moguć pravni i ekonomski način korištenja automobila. Današnji automobili su prepuni tehnologije i moraju zadovoljiti sigurnosne i ekološke standarde. Mnogo manje slična automobilima jesu vozila na dva kotača – motocikli i bicikli. U mnogim europskim gradovima na pretežito ravnom terenu, bicikl je prometno sredstvo koje ima istovrsnu ulogu kao i automobil. Organizacija biciklističkog prometa iziskuje mreža biciklističkih staza i signalizacije odvojenu od cesta. Istodobno bicikl predstavlja „ekološko“ prometno sredstvo, omogućava uštedu prostora posebice u gradskom središtu gdje su potrebe uvijek veće od raspoloživog kapaciteta.¹²

Autobusni promet je važan jer autobusi igraju vrlo bitnu ulogu u prijevozu velikog broja putnika istovremeno. Razvitkom tehnologije došlo je do pojave novih tipova autobusa koji se odlikuju udobnošću i bogatom opremom radi osiguranja dodatnih usluga tijekom putovanja. Namijenjeni su dugotrajnom boravku putnika. Danas na tržištu prevladavaju dvije osnovne kategorije autobusa koje se razlikuju prema kapacitetu, brzini, opremi i uslugama:¹³

- Visokopodni autobusi – 45 do 55 sjedećih mjesta,
- Autobusi na kat – do 80 sjedećih mjesta

Promet kamionima je također važan prvenstveno zato što se može prenijeti velika količina tereta odjednom. Današnji kamioni mogu voziti preko 40 tona tereta.

¹² Ibidem, str. 85.

¹³ Ibidem, str. 88.

U cestovnom prometu najbitniju ulogu ima prometna infrastruktura, gdje se obuhvaćaju svi građevinski objekti koji sudjeluju u prometnim tokovima, a to su: početno-završne točke, veze između njih, objekti na području gradova i naselja za odvijanje cestovnog prometa. Pod time se smatraju ceste, mostovi, tuneli, podvožnjaci, nadvožnjaci, terminali, garaže, uređaji za signalizaciju i slično.

Najvažnije značajke cestovne infrastrukture su:¹⁴

- Investiranje velikih financijskih sredstava – ona ovise o karakteristikama terena i duljini prometnice,
- Dugi vijek trajanja – ekonomski vijek trajanja podudara se s vijekom trajanja ostalih građevinskih objekata, dok je tehnički vijek znatno dulji,
- Gradnja traje godinama – uvjetovano je tehničkim mogućnostima gradnje i dinamikom financiranja
- Potreba za što točnijim dimenzioniranjem kapaciteta – budući da je infrastruktura statičnog karaktera i dugog vijeka trajanja u tom razdoblju bi trebala zadovoljiti veličinom propusne moći,
- Predviđanje rezerve kapaciteta – bitan faktor
- Dostupnost – cestovna infrastruktura treba biti dostupna svima pod jednakim uvjetima

Što se tiče financiranja cestovne infrastrukture, ona je u domeni države i predstavlja jedan od najznačajnijih instrumenata realizacije prometne politike. Država može raspisati natječaj za dodjelu dugoročne koncesije, kojom će povjeriti izgradnju i gospodarenje prometnicom za dulje razdoblje nekom specijaliziranom poduzeću, i od koncesionara naplaćivati godišnju naknadu na ime koncesije.¹⁵

2.2.2. Željeznički promet

Željeznica se odlikuje mnogostruko većim kapacitetom jednokratnog prihвата putnika u usporedbi s cestovnim i zračnim prometom, niskim troškovima eksploatacije te vrlo povoljnim pokazateljima sigurnosti i utjecaja na okolinu. Njeni najveći nedostaci su:

¹⁴ Ibidem, str. 91.

¹⁵ Ibidem, str.93.

neelastičnost budući da svi prijevozi imaju linijski karakter, a početno-završne točke su isključivo željezničke postaje, nemogućnost prijevoza „od vrata do vrata“ i relativno mala komercijalna brzina. Upravo je ovaj, posljednje spomenuti nedostatak glavni razlog osporavanja željeznice i njene uloge u putničkom prometu. Komercijalna brzina od 30-40 km/h u teretnom prijevozu predstavlja manji problem, jer u ovoj prometnoj grani gravitiraju masovni tereti te oni u čijem prijevozu brzina nije posebno značajna. No ipak, mnoge zemlje u svijetu razvijaju svoje sustave brzih putničkih vlakova, kao što su npr. japanski *Shinkansen*, francuski *TGV* i kineski *Maglev* koji udaljenost od Pekinga do Šangaja (1300 kilometara) prijeći u nešto više od 4 sata, što daje prosječnu brzinu od 325 km/h.¹⁶

Organiziranje prijevoza željeznicom obuhvaća:

- Izradu voznih redova i usklađivanje na međunarodnoj i državnoj razini,
- Planiranje i nabavu prometnih sredstva,
- Ranžiranje vlakova,
- Praćenje međunarodnog prijevoza,
- Istraživanje tržišta,
- Prodaja putnih karata

Održavanje prometnih sredstava predstavlja vrlo opsežan zadatak, zbog velikog broja prometnih sredstava – lokomotiva i vagona te različitih vrsta prometnih sredstava, koja trebaju biti ispravna i raspoloživa za ranžiranje i prijevoz. Održavanje infrastrukture i signalnih uređaja također je vrlo opsežan zadatak zbog ukupne duljine pruga na teritoriju jedne države, velikog broja križanja s cestama te sustava signalizacije, koji treba biti apsolutno pouzdan, radi sigurnosti odvijanja prometa. Zbog činjenice, da su svi poslovi željezničkog prometa na, teritoriju jedne države, povjereni jednom poduzeću, ono zapošljava veliki broj ljudi (više tisuća), odlikuje se vrlo složenom organizacijskom strukturom i organizacijom radnih procesa, a modernizacija iziskuje ulaganje velikog kapitala.¹⁷

¹⁶ Ivančić, M., „Predstavljen najbrži (pametni) vlak na svijetu: Vozi 350 km/h i to bez vlakovođe“, Poslovni.hr, 2020., <https://www.poslovni.hr/svijet/predstavljen-najbrzi-pametni-vlak-na-svijetu-vozi-350-kmh-i-to-bez-vlakovoe-361221>, (pristupljeno 28. ožujak 2021.)

¹⁷ Mrnjavac, E. op. cit., str. 96.

2.2.3. Zračni promet

Zračni promet danas smatramo najmlađom prometnom granom. Slobodno se može reći kako zračni promet, ne samo da ne zaostaje za ostalim grana, već ponegdje ima i vodeću ulogu. Najveća prednost zračnog prijevoza je brzina (u pravilu do 900 km/h), koja nadmašuje sve druge prometne grane, i to je razlog zbog kojeg je zrakoplovni prijevoz u svega desetak godina ostvario dinamičan razvitak kakav u povijesti prometa nije zabilježen. Zahvaljujući današnjim zrakoplovima, i najudaljeniji dijelovi svijeta postali su lako dostupni. Tako npr. let od Londona do Pekinga traje samo nešto više od 9 sati. Isto putovanje pomorskim putem trajalo bi danima, čak i tjednima. Kako i u svim drugim granama prometa, tako se i pružatelji usluga zračnog prijevoza bore za svakog putnika. Stoga su se stvorile tri velike zrakoplovne alijanse koje čine čak 50% ukupnog zračnog prometa:¹⁸

- *Oneworld* (American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia...)
- *Sky Team* (Aeroflot, Aero Mexico, Air France, Alitalia, KLM, Czech Airlines, China Southern...)
- *Star Alliance* (Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana, Austrian Airlines, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Croatia Airlines...)

U zadnje vrijeme sve se više pojavljuju niskotarifne aviokompanije koje imaju izuzetno niske troškove poslovanja, a samim time i niže cijene usluga. Takve aviokompanije prodaju svoje karte isključivo online, koriste se sekundarnim zračnim lukama (npr. Zračna luka Treviso u blizini Venecije) zbog nižih taksi, koriste samo jedan tip zrakoplova u svojim flotama, naplaćuju dodatne usluge (hrana, prtljaga) te koriste veći broj sjedala nauštrb udobnosti. Najbolji primjeri niskotarifnih aviokompanija su *Ryanair* i *Easyjet*.¹⁹

Za razliku od prethodno razmatranog cestovnog i željezničkog prometa, zračni promet ne iziskuje gradnju infrastrukture na prijevoznim pravcima. Potrebno je jedino izgraditi početno-završne točke, odnosno zračne luke. Londonska zračna luka *Heathrow* najprometnija je u Europi sa svojih 78 milijuna putnika godišnje i tek je na sedmom

¹⁸ Page, S.J.: "Transport and Tourism: global perspectives", Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England, 2009., str.55

¹⁹ Čavlek, N., Bartoluci, M.: Turizam – ekonomske osnove i organizacijski sustav, Školska knjiga, Zagreb, 2011., str.197.

mjestu u usporedbi s drugim golemim svjetskim zračnim lukama. Najprometnija zračna luka na svijetu je *Hartsfield-Jackson* u Atlanti kojom godišnje prođe 104 milijuna putnika. Atlanta je već nekoliko godina zaredom vodeća po broju putnika u svijetu uglavnom zbog toga što se nalazi na sjecištu pravaca u unutarnjem američkom zračnom prometu.²⁰

2.2.4. Vodni promet

Nekada najznačajnija prometna grana, zahvaljujući kojoj su otkriveni tada nepoznati dijelovi svijeta te organizirani prijevozi putnika do prekomorskih destinacija, ima danas u putničkim tokovima vrlo skroman udio. Nezamjenjiva je njegova uloga u svjetskim robnim tokovima, kao nositelja robne razmjene i gospodarskog razvitka, no u putničkim tokovima ona je ograničena na linijski servis na kraćim udaljenostima, kružna putovanja i izlete. Zlatnim razdobljem putničkog pomorskog prometa smatra se razdoblje između dva svjetska rata, kada su brodovi prometovali na kraćim, ali i duljim međukontinentalnim relacijama.²¹

Osnovno prometno sredstvo u vodnom prometu – brod, raspolaže velikim kapacitetom, malom brzinom (u usporedbi s prometnim sredstvima drugih prometnih grana), niskim prijevoznim troškovima i elastičnošću u odabiru rute između početne i završne luke. Uz vlak, brod je najsigurnije prometno sredstvo, a sigurnosni standardi se neprekidno povećavaju konstrukcijskim poboljšanjima, učinkovitijom organizacijom radnih procesa na brodu te tokova putnika. Infrastrukturu u pomorskom prometu smatraju se luke, signalno-sigurnosni uređaji i plovni kanali. Prometni put je besplatan, a gradnja luka u pravilu je u nadležnosti države, koja će i organizirati obavljanje lučkih djelatnosti ili će posredstvom natječaja za podjeljivanje koncesije, uz određenu naknadu, prepustiti je specijaliziranom poduzeću.²²

Osim pomorskog prometa, u vodni promet ubrajaju se još i riječno-jezersko-kanalski promet. U literaturi se zbog duljine naziva kao sinonim često susreće riječni promet. Također može imati značajke domaćeg i međunarodnog prometa. Bitne odrednice ove

²⁰ Ibidem, str. 103.

²¹ Ibidem, str. 111.

²² Čavlek, N., Bartoluci, op. cit., str. 198.

prometne podgrane su slične kao i kod pomorskog prometa, a to su: neelastičnost u odabiru rute, relativno mala brzina, mali udio ljudskog rada, visok stupanj ovisnosti o vremenskim prilikama, nejednaka obilježja pojedinih riječnih tokova i slično. Organizaciju plovidbe unutarnjim plovnim tokom usložnjavaju promjene riječnog toka prema godišnjem dobu, te mogućnost plovidbe uzvodno i nizvodno ukoliko širina rijeke to dozvoljava.²³

Pretpostavka za nesmetano odvijanje riječnog prometa je uređena infrastruktura. U slučaju ove prometne podgrane, ne stoji tvrdnja da je prometni put besplatan. Naime, velika financijska sredstva su potrebna kako bi se osigurao kontinuitet u održavanju obala, dubine rijeke, regulacije toka, signalizacije, financirao rad službi za praćenje vodostaja, razbijanje leda tijekom zime i proljeća. Kvaliteta riječnog plovnog puta proporcionalna je razini regulacije. U pravilu su bolje uređene plovne rijeke međunarodnog značaja poput Rajne, Dunava i Labe u Europi.²⁴

2.2.5. Telekomunikacijski promet

Za razliku od ostalih „tradicionalnih“ prometnih grana, čiji proces reprodukcije rezultira uslugom prijevoza ljudi ili tereta, funkcija je telekomunikacijskog prometa prijenos vijesti i informacija. Prvi počeci datiraju iz 19. stoljeća, kada su zahvaljujući pronalascima omogućeni prijenosi vijesti: telefonom, teleprinterom, telefaksom i sličnim uređajima. Do početka „informatičke revolucije“, koja se uz industrijsku revoluciju smatra ključnim kvalitativnim pomakom, koji je omogućio neslućene kvantitativne razmjere gospodarskog razvitka, prijenos vijesti obuhvaćao je i prijenos pisama. No tehničko-tehnološki napredak omogućio je veliku brzinu i kvalitetu prijenosa vijesti i informacija, uz vrlo sofisticiranu opremu i visokoobrazovne kadrove oblikujući se u specifičan sustav, te se prijenos pošte odvojio u zasebnu organizacijsku cjelinu. Danas se čini da razvitak telekomunikacija premašuje sva očekivanja i postaje sve dinamičniji. Neprekidno nudi nova i kvalitetnija rješenja te postaje pretpostavkom i

²³ Ibidem, str. 121.

²⁴ Ibidem, str. 125.

sastavnicom, ne samo gospodarskog razvitka, već i svakodnevnog života čovjeka. Telekomunikacije se dijele na:²⁵

- *Kablovske* – metalni vodiči, optička vlakna i sl.,
- *Bežične* – javna mobilna telefonija, telekomunikacije u svim vrstama prometa.

2.3. Razvijenost prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj

Hrvatska je po svojoj geografskoj složenosti – klimatsko-konfiguracijskoj raznolikosti, koja se neposredno odražava i na njena geoprometna obilježja, jedinstven i specifičan dio europskog prostora. Hrvatska je jedina srednjoeuropska i panonsko-podunavska te jadransko-mediteranska država, te se rubno naslanja na prostor Jugoistočne Europe. Slijedom svojega geoprometnog položaja, Hrvatska je zemlja višesmjernih kontakata, od čega su tijekom 20. stoljeća posebnu važnost imali pravac iz Zapadne i Srednje Europe prema crnomorskom prostoru i europskom jugoistoku te pravac iz dijelova Srednje Europe, panonskog i baltičkog prostora i dijelova Istočne Europe prema jadranskom primorju, odnosno mediteranskom prostoru. Prometni razvitak u funkciji međunarodnoga komuniciranja artikuliran je primarnim interesom povezivanja Hrvatske s njenim europskim okruženjem, i to s posebnim naglaskom na one prometne veze koje korespondiraju s političkom i gospodarskom orijentacijom Hrvatske. U tom se smislu ističu kopnene prometne veze prema Srednjoj Europi i preko nje u Zapadnu Europu, te prema panonskom dijelu srednjoeuropskog prostora i preko njega k Sjevernoj i Istočnoj Europi.²⁶

Bitne odrednice prometno-zemljopisnog položaja Republike Hrvatske:²⁷

- Hrvatska je u prometno-zemljopisnom pogledu, važan dio mosta između Europe, Azije i Afrike,
- Jadransko more, čija sjeveroistočna obala najvećim dijelom pripada Hrvatskoj, povezuje se sa svim morima svijeta,

²⁵ Ibidem, str. 126.

²⁶ Steiner, S., Valorizacija prometnog sustava Hrvatske, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2015, str. 45.

²⁷ Pašalić, Ž.: Osnove hrvatske gospodarstvene infrastrukture, Ekonomski fakultet, Split, 1999., str. 52.

- Njezine morske luke, zbog pripadnosti Mediteranu i blizini Sueskog kanala, pružaju značajne mogućnosti za međunarodnu trgovinu morem sjeverno od Sueza,
- Zračni prostor Hrvatske nudi glavne koridore za europski i interkontinentalni zračni promet,
- Hrvatskim teritorijem teče rijeka Sava i jedna od glavnih europskih rijeka Dunav. Poboljšanja plovnosti Savom i buduća izgradnja kanala Vukovar-Slavonski Šamac (povezivanje Dunava i Save) bitno će poboljšati prometne veze između Jadranskog i Sjevernog mora,
- Jadranski naftovod, od Omišlja na Krku prema unutrašnjosti Hrvatske te srednjoj i sjeveroistočnoj Europi, pruža značajne uvjete međunarodnom transportu nafte.

2.3.1. Razvijenost cestovnog prometa RH

Cestovni promet, kao jedna od vrsta kopnenog prometa, svrstavamo u širu djelatnost prometa i veza, te je kao takva vrlo važna u odvijanju cjelokupnog života i razvoja Hrvatske. Cestovni promet je širi pojam od cestovnog prijevoza te znači da izraz cestovni promet obuhvaća i djelatnosti koje su u izravnoj ili neizravnoj vezi s cestovnim prijevozom. Sukladno Zakonu o cestama javne ceste su javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske te se, ovisno o njihovom društvenom, prometnom i gospodarskom značenju razvrstavaju u jednu od sljedeće četiri skupine:²⁸

1. Autoceste - 1.419,5 km – uključuje i planirane neizgrađene autoceste te ceste koje još nisu izgrađene u punom profilu autoceste
2. Državne ceste – 7.175,7 km
3. Županijske ceste – 9.483,1 km
4. Lokalne ceste – 8.644,1 km

²⁸ Odluka o razvrstavanju javnih cesta (NN 103/17)

Može se slobodno reći kako je Republika Hrvatska jako dobro povezana sa susjednim zemljama. Ipak, okosnicu prometne mreže Hrvatske čine dionice pan-europskih koridora:²⁹

- Vb – Rijeka – Zadar – Varaždin – Budimpešta,
- Vc – Ploče – Sarajevo – Osijek - Budimpešta,
- X – Salzburg – Villach – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje - Solun,
- Xa – Graz – Maribor – Zagreb



Slika 1. Paneuropski kooridori inkorporirani u prometnoj mreži Hrvatske

Izvor: Mreža paneuropskih prometnih kooridora, 2018.,

https://hr.wikipedia.org/wiki/Paneuropski_prometni_koridor (preuzeto: 1.4.2021.)

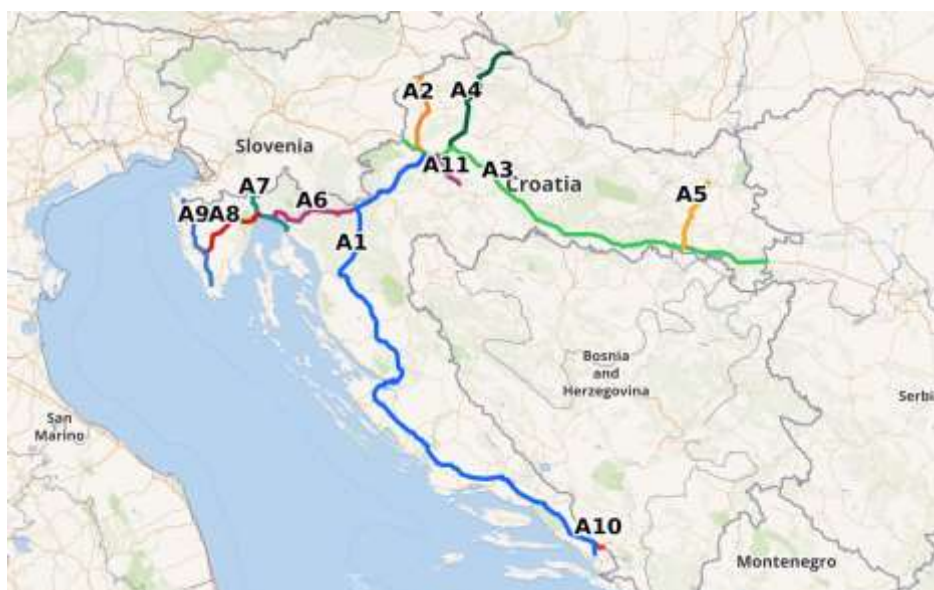
U Hrvatskoj se prije rata glavina međunarodnog prometa odvijala prometnim koridorom Ljubljana – Zagreb - Beograd, iz današnje perspektive dijelom X. sveeuropskoga koridora. Eskalacijom rata taj se pravac prekinuo, pa se tijekom desetogodišnjeg razdoblja prometna potražnja preusmjerila na V. koridor, Mađarska -

²⁹ Steiner, S., op. cit., str. 62.

Zagreb - Rijeka. U zadnjih 15 godina, Republika Hrvatska je velika financijska sredstva uložila u izgradnju mreže autocesta. Hrvatske autoceste su označene velikim slovom A i bročanom oznakom iza slova, a one su sljedeće:³⁰

- A1 – *Dalmatina* – Zagreb – Bosiljevo – Žuta Lokva – Split – Ploče – Dubrovnik (trenutno je dovršeno do Ploča, u planu je izgradnja do Dubrovnika do kraja 2025. Godine)
- A2 – *Zagorska autocesta* – Zagreb – Macelj (granica sa Slovenijom)
- A3 – *Posavska autocesta* - Bregana (granica sa Slovenijom) – Zagreb – Lipovac (granica sa Srbijom)
- A4 – *Varaždinska autocesta* – Zagreb – Goričan (granica s Mađarskom)
- A5 – *Slavonika* – Branjin Vrh (granica s Mađarskom) – Osijek – Svilaj (granica s BIH) - (dovršeno do Osijeka, u izgradnji do Belog Manastira, u planu do Branjinog Vrh)
- A6 – *Goranka* – Bosiljevo – Rijeka (Orehovica)
- A7 – *Primorka* – Rupa (granica sa Slovenijom) – Rijeka – Žuta Lokva (dovršeno do Križišća, u planu do Žute Lokve)
- A8 – *Istarski ipsilon* – Kanfanar – Rijeka (dovršeno do Cerovlja, poluautocesta do Rijeke; u izgradnji nadogradnja na autocestu)
- A9 – *Istarski ipsilon* - Kaštel (granica sa Slovenijom) – Pula
- A10 – *Neretvanska autocesta* - granični prijelaz Nova Sela (granica s BIH) - čvor Ploče
- A11 – *Sisačka autocesta* - Zagreb – Sisak (dovršeno do Lekenika, u planu do Siska)

³⁰ <https://mmpi.gov.hr/>



Slika 2. Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj

Izvor: Autoceste u Hrvatskoj, 2018., <https://maphub.net/HAK/mreza-autocesta-u-rh-bez-a5>, (preuzeto: 1.4.2021.)

Na autocestama u Republici Hrvatskoj naplata cestarine s vrši na dva načina: otvoreni i zatvoreni sustav naplate. Kod otvorenog sustava naplatna postaja je ujedno izlazna i ulazna, tako da se cestarina naplaćuje odmah. Koristi se na kraćim dionicama autocesta i na mostovima, tunelima i sl. Kod zatvorenog sustava, na ulazu se uzima naplatna kartica koja se na izlazu predaje blagajniku koji na temelju dužine korištenja i kategorije vozila naplaćuje cestarinu. Zatvoreni sustav se koristi na autocestama s više ulaza i izlaza. Postoji i automatizirani elektronički beskontaktni sustav naplate (ENC), koji funkcionira uz pomoć uređaja u vozilu. Ograničenje brzine na autocestama je 130km/h. O velikoj razvijenosti hrvatskih autocesta govori gustoća mreže autocesta. Pri tom se gustoća mreže autocesta kreće oko 22 km/1.000 km² površine Hrvatske, što je u rangu s razvijenim državama EU-a (primjerice Austrija oko 21 km/1.000 km²), a iznad prosjeka EU-27 (15,9 km/1.000 km²). U Hrvatskoj su autoceste, prije svega, opterećene prometom koji se javlja za vrijeme turističke sezone, dok su u ostalim dijelovima godine, kad turizma ima znatno manje ili ga gotovo i nema, one vrlo malo prometno opterećene, odnosno daleko ispod njihovog programiranog kapaciteta. Zbog

toga prometno opterećenje gotovo svih autocesta u Hrvatskoj ima jaka sezonska obilježja.³¹

2.3.2. Razvijenost željezničkog prometa RH

Hrvatska mreža željeznica obuhvaća 2.720 kilometara, od čega duljina jednokolosiječnih pruga iznosi 2.465,7 kilometara (90,7%), dvokolosiječnih 254,3 kilometara (9,3%) i elektrificiranih 977,6 kilometara (35,9%). Po općim pokazateljima razvijenosti, Hrvatske željeznice zaostaju za prosjekom zemalja EU i zemalja srednje i istočne Europe. Taj je zaostatak naročito izražen kada je u pitanju elektrificiranost mreže te duljina dvokolosiječnih pruga. Znatno je zaostatak u pogledu eksploatacijskih značajki (maksimalno dopuštenih brzina). Samo na 13 posto željezničke mreže mogu se postići brzine veće od 100 km/h, a 43 posto mreže pruga omogućuje brzine samo do 60 km/h. S izuzetkom dionice pruge između Novske i Vinkovaca, koja je dvokolosiječna, elektrificirana i osposobljena za brzine do 160 km/h, sve ostale pruge imaju zastarjele tehničko-tehnološke parametre, još iz 19. stoljeća, tj. vremena njihove gradnje. Niske brzine, problem udaljenosti između stajališta te zastarjela prometna kontrola i signalizacijski sustav, imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te konkurentnost željeznice kao prometnog podsustava.³²

Brzinama kakvima se trenutno prometuje na željezničkoj mreži, do Zagreba se željeznicom može stići jednodnevnim povratnim putovanjem iz samo manjeg dijela zemlje što ukazuje da željeznički vid prometa nije konkurentan drugim vidovima, osobito za ovakva putovanja. Mogućnost rasta prometa na regionalnim i lokalnim linijama jasno je ograničena njihovim kapacitetom. Iako je dobro razvijena mreža autocesta svakako prednost prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, kad se govori o željezničkom sektoru, ona se mora smatrati slabošću zbog dodatne otežane konkurentnosti između ova dva vida prometa.³³

³¹ Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj, 2014: <http://www.azo.hr/lzvjesca29>

³² <http://www.mppi.hr>, Strategija_prometnog_razvoja RH za razdoblje od 2014.-2030. , str. 29-30

³³ Ibidem, str. 31.



Slika 3. Željeznička mreža u Republici Hrvatskoj

Izvor: Željeznička mreža u Hrvatskoj, 2018., <https://www.hzinfra.hr/>, preuzeto (2.4.2021.)

Na teritoriju Republike Hrvatske međunarodni koridori u smislu željezničke mreže definirani su Odlukom o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14):³⁴

- RH1. TEN-T osnovna i sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor X), Salzburg – Solun,
- RH2. TEN-T Mediteranski koridor (Paneuropski koridor Vb), Budimpešta – Rijeka,
- RH3. TEN-T sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor Vc), Budimpešta – Ploče.

Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, ovaj prometni sustav

³⁴ Vlada Republike Hrvatske: Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014-2030 g., IDOM Ingenieria y Consultoria S.A., Zagreb, 2014., str 32

teško može konkurirati drugim oblicima kao što su cestovni i/ili zračni promet. Jednako tako, komplicirane geomorfološke karakteristike obale tehnički otežavaju i čine neisplativim povezivanje Jadrana s unutrašnjošću. Upravo su nedovoljne brzine putovanja u odnosu na konkurentne oblike prijevoza, cestom i zrakom, glavni razlog niskog učešća željeznice u prijevozu putnika. Niz provedenih istraživanja TOMAS - ljeta su pokazala da željeznicom dolazi zanemarivo mali broj turista u jadranske destinacije (manje od 1%), dok ih, na primjer, autobusom dolazi i do sedam puta više. Takvom rezultatu pridonosi i znatno slabija gustoća željezničke mreže od cestovne, pa je željeznicom teže ostvariti putovanje od izvorišta putovanja do turističkog odredišta bez korištenja barem još jednog prijevoznog sredstva. Primjerice, da bi netko htio doći u Rijeku iz Pule vlakom, on mora ići vlakom do Lupoglava i od tamo nastaviti autobusom do Rijeke. Za to „putovanje“ treba približno 3 sata, dok putovanje automobilom na sličnoj udaljenosti traje približno sat vremena i 15 minuta.³⁵

U svakom slučaju, Republika Hrvatska ima mogućnosti za rast i razvoj svoje željezničke mreže. To se može postići poboljšanjem ili izgradnjom infrastrukture, odnosno, novim i suvremenijim vlakovima, izgradnjom kolosijeka i terminala. Osim toga, vrlo je važno navesti kako je potrebna bolja i opsežnija promocija ovakve vrste prijevoza od strane same države.

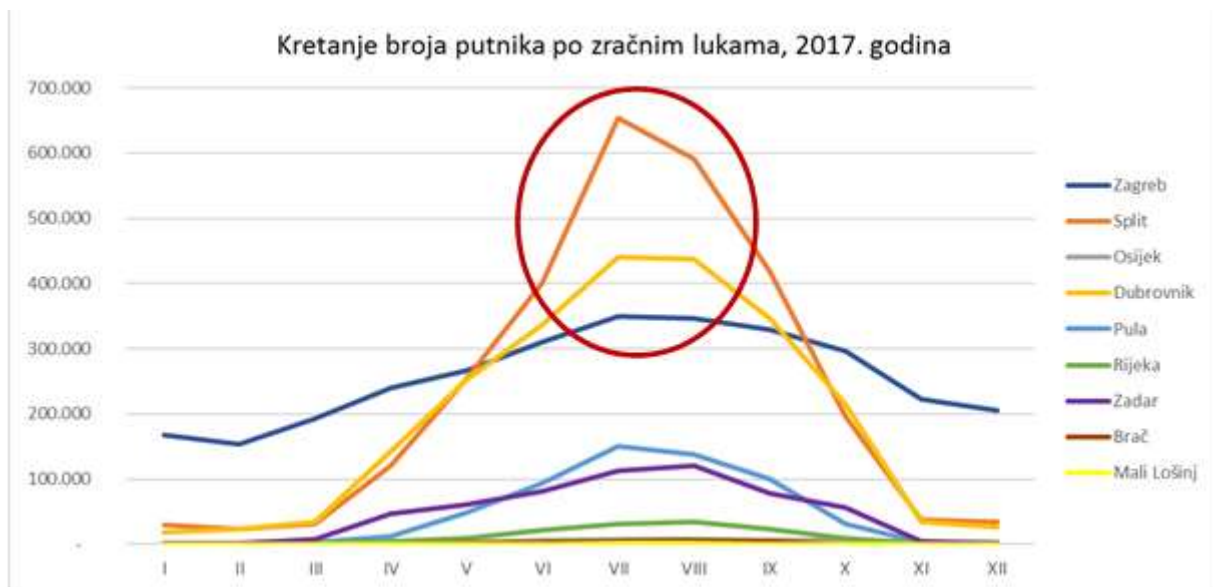
2.3.3. Razvijenost zračnog prometa RH

Glavnu aerodromsku mrežu u Hrvatskoj čini sedam zračnih luka s uzletno-sletnim stazama koje mogu prihvatiti konvencionalne zrakoplove gotovo bez ograničenja. Dvije su u kontinentalnom dijelu Hrvatske – Zagreb i Osijek, a pet je locirano uz obalu – Pula, Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik. Na zračnim se lukama i na dva zračna pristaništa – Brač i Mali Lošinj, odvija linijski i povremeni javni prijevoz u domaćem i međunarodnom prometu. Registrirano je i sedamnaest zračnih pristaništa za prihvat zrakoplova opće namjene i povremeni taksi prijevoz, pet letjelišta, tri helidroma za vlastite potrebe i četiri interventna helidroma. Međunarodni status od regionalne važnosti potvrđen je

³⁵ Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04, 2012., str. 33

uvrštvanjem zračnih luka Zagreb, Split i Dubrovnik u osnovnu regionalnu mrežu Srednjoistočne Europe.³⁶

Generalno gledano, prema ukupnom prometu dominantne su zračne luke Zagreba, Splita i Dubrovnika, dok su stope rasta posljednjih godina bile najsnažnije upravo za Split, a potom za Dubrovnik i Zagreb, ali i za Zadar, iako na manjim osnovicama.

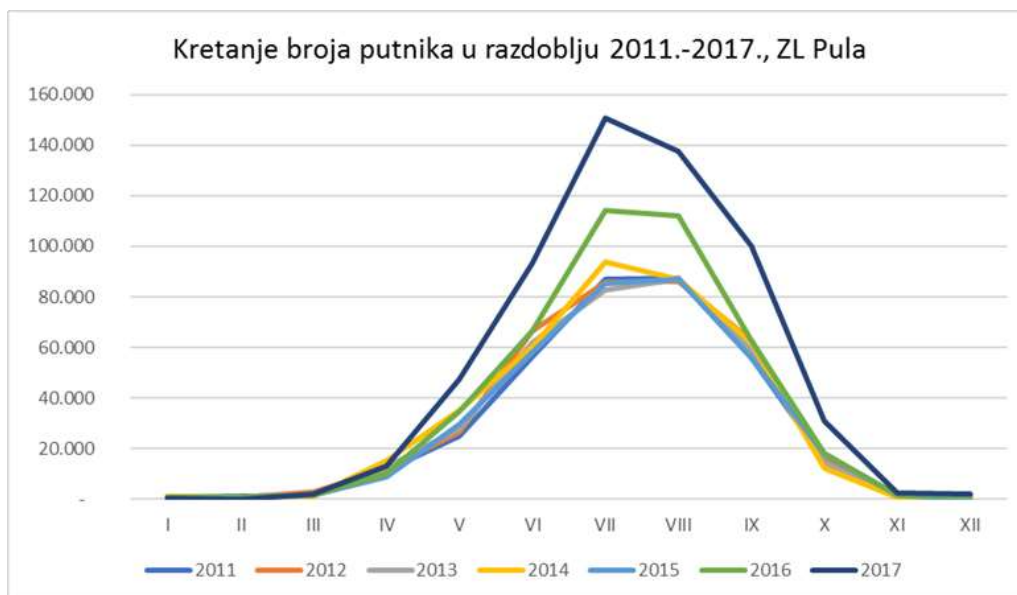


Slika 4. Kretanje broja putnika po zračnim lukama RH po mjesecima u 2017. godini

Izvor: Hrvatska turistička zajednica, 2018. https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-07/Promet%20ZL%20RH%202011-2017_0.pdf, (preuzeto 3.4.2021.)

Na grafu se primjećuje kako su gotovo sve hrvatske zračne luke, osim Zagreba, sezonski orijentirane, što je veliki problem jer su mnoge poslovale na granici rentabilnosti. To znači kako se najviše prometa ostvaruje u ljetnim mjesecima, poglavito od travnja pa sve do listopada. Zračna luka Zagreb, kao glavni grad, financijsko i poslovno središte ima jednu konstantu u razini broja putnika. Može se svakako reći kako hrvatske zračne luke imaju trend rasta iz godine u godinu, prvenstveno zahvaljujući niskotarifnim avioprijevoznicima (kao što su npr. Ryanair, Easyjet) koji povezuju mnoge europske gradove s našom obalom. Dobar primjer toga je Zračna luka Pula, koja iz godine u godinu obara svoje rekorde dolaska turista.

³⁶ Mrnjavac, E. op. cit., str. 151.



Slika 5. Kretanje broja putnika u ZL Pula, 2011.-2017.

Izvor: Hrvatska turistička zajednica, 2018. https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-07/Promet%20ZL%20RH%202011-2017_0.pdf, (preuzeto 3.4.2021.)

Na kraju, valja reći kako i tijekom 2018. većina hrvatskih zračnih luka bilježi povećanje broja rotacija u odnosu na prethodnu ljetnu sezonu letova, a primjetan je i trend povećanja frekvencije poveznih letova s emitivnim tržištima, povećanje broja poveznih destinacija na strani hrvatskih i stranih zračnih luka, kao i produljenje rotacijskih razdoblja (raniji početci i kasniji završetci pojedinih programa), što je trend za koji možemo očekivati kako će se nastaviti i tijekom sljedećih turističkih sezona.

2.3.4. Razvijenost vodnog prometa RH

Promet putnika i brodova u Republici Hrvatskoj u stalnom je u porastu posljednjih desetak godina, a samim time povećava se i količina putničkih brodova. 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. Nositelji hrvatskog linijskog pomorskog prometa su uglavnom trajekti koji povezuju otoke s obalom ili pak obalne gradove kao što su Split, Dubrovnik i Zadar s talijanskim gradovima Bari, Ancona i nešto manje Venecija. Treba istaknuti kako 65% ukupnog godišnjeg prometa u hrvatskim lukama se ostvari od lipnja do rujna prvenstveno zbog turističke sezone. Veći i naseljeniji otoci kao pr. Cres, Brač, Dugi Otok i Hvar povezani su tijekom cijele godine s više linija, osigurana je barem jedna linija kao veza otoka s kopnom tijekom nepovoljnih vremenskih prilika.³⁷

Treba istaknuti kako Republika Hrvatska ima tri veće teretne luke (Rijeka, Ploče, Šibenik) i tri pretežno putničke luke (Split, Dubrovnik, Zadar). Kroz Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske, lučki sustav RH nastoji se specijalizirati za pojedine djelatnosti.³⁸

- Luka Rijeka – specijalizacija za promet kontejnerskog i tekućeg tereta,
- Luka Ploče – specijalizacija za promet kontejnerskog i rasutog tereta,
- Luke Zadar, Šibenik i Split orijentiraju se ka ro-ro /putničkom prometu, te prihvatu brodova na kružnim putovanjima,
- Luka Dubrovnik - specijalizira se kao luka za prihvrat brodova na kružnim putovanjima.

Cilj ovakvih specijalizacija je svakako povećanje količine godišnjeg tereta i privlačenje visokotarifnih tereta te se na taj način želi stvoriti okvir kako bi se postigla samoodrživost lučkog sustava i smanjenje udjela sredstava Državnog proračuna RH za sufinanciranje podgradnje u lukama od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Vrlo je važno istaknuti i nautički turizam kao jedan od najperspektivnijih oblika hrvatskog turizma. Republika Hrvatska je sredozemna zemlja s razvedenom obalom i otocima. Otočni arhipelag s više od tisuću otoka prepoznatljiv je znak hrvatskog turizma na čemu se gradi komparativna prednost. Upravo zbog brojnih prirodnih potencijala kojima Hrvatska raspolaže, poput razvedene obale i reljefnih obilježja,

³⁷ Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04, 2012., str. 26

³⁸ www.mppi.hr (Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture) – 5.4.2021.

posebno vrijedan i uspješan dio hrvatskog turizma je nautički turizam. Najpoznatije hrvatske nautičke luke su: Umag, Poreč, Rovinj, Pula, Ičići, Cres, Mali Lošinj, Murter, Rogoznica, Split, Dubrovnik.

Republika Hrvatska iako je jadranska i mediteranska zemlja, važnu ulogu ima i riječni promet u kontinentalnom djelu zemlje. Luke na unutarnjim plovnim putovima su: Osijek, Sisak, Slavonski Brod i Vukovar. Važnu prometnu ulogu ima i rijeka Dunav, koja Hrvatskoj daje geostrateški položaj i omogućava razvoj intermodalnog prometa i povezivanje središnje i zapadne Europe s Jadranskim morem unutarnjim vodnim putovima, lukama unutarnjih voda i morskim lukama. Nažalost, hrvatska mreža unutarnjih putova je neiskorišten dio nacionalnih vrijednosti Hrvatske te je potreban brižljivo razrađeni i racionalni pristup budućem razvoju i upravljanju.³⁹



Slika 6. Trajekt Lubenice, hrvatskog nacionalnog broдача Jadrolinije

Izvor: Trajekti Jadrolinije, 2019. <https://hr.wikipedia.org/wiki/Jadrolinija>, (preuzeto: 5.4.2021.)

³⁹ <http://www.mppi.hr>, Strategija_prometnog_razvoja RH za razdoblje od 2014.-2030., str.36

Tablica 1. Promet u hrvatskim morskim lukama od 2016.-2020. godine

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Promet putnika (tis.)	30.983	32.523	33.974	35.576	18.787
Promet robe (tis. tona)	18.551	20.798	21.573	20.580	21.410

Izvor: Prilagođeno prema: Promet u morskim lukama, 2020. <https://www.dzs.hr/> (preuzeto 5.4.2021.)

Kako se može primijetiti iz prijašnje tablice, broj putnika u hrvatskim morskim lukama je imao trend blagog rasta od 2016. do 2020. godine kada se dogodio nagli pad izazvan pandemijom koronavirusa (COVID-19), što je imalo veliki utjecaj i na općeniti pad hrvatskog turizma. Ako se sagleda promet robe, također je vidljiv trend rasta iz godine u godinu do 2019. godine kada je došlo do blagog pada transporta robe, no u 2020. godini je prisutan ponovni rast prometa.

2.4. Promet i ekologija

Promet degradira i devastira okoliš te je, uz svaki projekt prometnog razvitka, potrebno procijeniti obim negativnog utjecaja na prirodu. Budući da je promet pretpostavka razvitka svake gospodarske aktivnosti, a razvitka gospodarstva se društvo ne može odreći, prilikom svakog većeg investicijskog zahvata, potrebna je stručna i objektivna procjena pozitivnih i negativnih posljedica po okoliš te odabir optimalnog koncepta, koji će omogućiti razvitak i osigurati određenu razinu zaštite okoliša.⁴⁰

Prve spoznaje o štetnom utjecaju prometa na čovjekovu okolinu datiraju iz razdoblja 1960-ih godina. Kao posljedica pojavljuju se i prve konkretne mjere kojima su se pojedini negativni utjecaju nastojali umanjiti. Porast motorizacije i mobilnosti prometnih tokova, u posljednjim je godinama dostigao takve razmjere, da je negativan utjecaj prometa na okoliš znatno premašio kapacitet okoliša i na pojedinim prostorima ugrozio ekološku ravnotežu. Uloga prometa u čovjekovu životu i globalnom gospodarstvenom

⁴⁰ Črnjar, M.: Ekonomika i politika zaštite okoliša. Ekonomski fakultet, Rijeka, 2002. str. 88.

razvitku takvih je razmjera i važnosti da odustajanje od prometa nije moguće. Čovjek se prometa ne može odreći, ali ga to ne amnestira od obveze da brine o negativnih posljedicama njegove ekspanzije. Priroda pripada skupini neobnovljivih resursa pa je time i njena vrijednost nemjerljiva. Jednom devastirano ili zagađeno područje nikakvim se mjerama ne može vratiti u prvobitno stanje. Upravo je ta spoznaja dovela do potrebe poduzimanja određenih aktivnosti radi očuvanja prirode.⁴¹

2.4.1. Utjecaj prometa na okoliš

Emisija štetnih tvari proporcionalna je potrošnji energije, a promet je „zaslužan“ za 29,8% ukupne svjetske potrošnje energije. Na cestovni promet otpada čak 72%, zračni 13,4%, željeznički 0,5%, a vodni 13,6% te potrošnje.

Izrazito velikom potrošnjom pogonskog goriva odlikuju se autobusi, teretna vozila i osobni automobili kod kojih je potrošnja pri gradskoj vožnji dvostruko veća u odnosu na potrošnju pri vožnji autocestom. U ispušnim plinovima, koji su proizvod izgaranja naftnih derivata, nalaze se neškodljivi sastojci poput dušika, vodene par, kisika i ugljičnog dioksida te štetni sastojci, kao što su ugljični monoksid, ugljikovodici, sumporni dioksid, dim, čađa i azbest. Najveću emisiju ugljikovodika ostvaruju autobusi, dok je emisija ugljičnog monoksida najveća kod dostavnih i osobnih vozila.⁴²

Promet je izvorom buke posebice na području gradova u kojima je koncentriran ne samo cestovni promet već i promet ostalim granama. *Emisija buke* najveća je kod cestovnog prometa, zatim slijede zračni, željeznički i vodni. U samoj strukturi buke cestovni promet ima najveći udio buke, koja onemogućava i ometa čovjekovo djelovanje. Za buku su najzaslužnija teretna vozila, koja se u turističkoj djelatnosti ne mogu izbjeći, u snabdijevanju turističkih objekata. Udio buke kod ostalih sredstava cestovnog prometa nije zanemariv.⁴³

⁴¹ Mrnjavac, E. op. cit., str.244.

⁴² Ibidem, str. 246.

⁴³ Ibidem, str. 247.

Tablica 2. Emisija buke prometnih sredstava

Vrsta prometnog sredstva	Uobičajena razina buke u dB
Motocikl	90
Automobil	70
Putnički vlak	90
Teretno vozilo	85-90
Avion na mlazni pogon	110-140

Izvor: Bolšec, I.: Utjecaj prometa na okoliš. Međimursko veleučilište u Čakovcu. Čakovec, 2017. str. 16. (preuzeto 3.5.2021.)

Prometna infrastruktura i prometna sredstva vizualno *degradiraju prostor*, a površina na kojoj je izgrađena prometna infrastruktura ne može se prenamijeniti u druge svrhe. Osim prometnica, nesmetano odvijanje prometa iziskuje terminale, prostore za mirovanje, prostore za popravak i održavanje, signalno – sigurnosne uređaje te brojne druge objekte. S obzirom na veću gustoću cestovnih prometnica i veći broj objekata zbog višestruko jačih prometnih tokova, ova prometna grana, više od svih ostalih vidova prometa, vizualno degradira prostor i koristi znatno veću površinu, dovodeći time u pitanje očuvanje prirode, kao neobnovljivog resursa. Praćenje ekoloških incidenata pokazuje stalno rastuću raznolikost negativnih utjecaja na okoliš. Sve veću učestalost pokazuju: zagađenje mora i vode kemijskim tvarima, zagađenje tla slučajnim ispuštanjem opasnih tvari, a česta pojava zastoja i prometnih nezgoda, posebice u cestovnom prometu, dovodi do multipliciranja negativnih utjecaja.⁴⁴

⁴⁴ Ibidem, str. 249.

3. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

Veza između turizma i prometa je vrlo duboka i kompleksna. Štoviše, može se sa sigurnošću konstatirati da je riječ o njihovoj komplementarnoj povezanosti jer nema turizma bez putovanja, odnosno bez uključivanja prijevoznih organizacija na adekvatan način. Promet omogućava velikom broju putnika – turista savladavanje prostornih razlika i čini im dostupnim prirodna obilježja određenog prostora i njegove atrakcije, koje su po svojoj prirodi neprenosive i nemobilne. Tako promet u stvari omogućava turistima zadovoljavanje različitih potreba zbog kojih su se i odlučili koristiti određenom ponudom neke turističke destinacije i on u stvari postaje jedan od najvažnijih čimbenika koji mogu unaprijediti ili, pak, ograničiti razvoj neke turističke destinacije.⁴⁵

3.1. Turizam kao globalna pojava

Raspravljati o turizmu danas je znatno teže nego u počecima njegova razvoja. Turizam je stekao status jedne od najmasovnijih, najdinamičnijih i najsloženijih društveno – ekonomskih pojava suvremenog doba. S obzirom na to da turizam zadire gotovo u sve sfere društvenog i gospodarskog razvoja uopće, on istodobno međusobno djeluje kompleksno i komplementarno te je duboko inkorporiran u tijekove svakidašnjeg života. Turizam je putovanje ograničenog trajanja, najčešće u svrhu ugodne, posla ili rekreacije. Može se smatrati putovanjem izvan domicilne zemlje ili pak u tuzemstvu. Svjetska turistička organizacija (UNWTO) definira turiste kao: "ljude koji putuju i odsjedaju u mjestima izvan uobičajenog mjesta na razdoblje ne dulje od jedne godine u svrhu zabave, posla ili drugih razloga".⁴⁶

Ako se sagledaju podaci UNWTO-va godišnjeg izvješća Tourism Highlights 2019 ⁴⁷ broj međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu u 2019. godini iznosio je 1,460 milijardi. Ostvareni prihodi od međunarodnog turizma u svijetu iste godine iznosili su 1481 milijardu američkih dolara. Vrlo je važno istaknuti kako je Europa vodeća regija

⁴⁵ Čavlek, N., Bartoluci M. op. cit., str.189.

⁴⁶ Ibidem, str. 26.

⁴⁷ UNWTO : Tourism highlights, edition 2019, <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284422456>

u svijetu sa čak 744 milijuna međunarodnih dolazaka, odnosno 51%. Nakon nje slijede Azija s 362 milijuna dolazaka, odnosno 24,7% i Amerika (219 milijuna međunarodnih dolazaka, odnosno 15%). Nešto slabije brojke ostvaruju Afrika sa 70 milijuna međunarodnih dolazaka, odnosno 4,8% i Bliski Istok sa 65 milijuna, odnosno 4,5%.

Tablica 3. Vodeće turističke receptivne zemlje po broju međunarodnih dolazaka u 2019. godini

Zemlja	Broj međ. dolazaka (mil.)	Promjena u odnosu na 2018.g.
Francuska	89	+3%
Španjolska	84	+1%
SAD	79	-1%
Kina	66	+4%
Italija	65	+5%
Turska	51	+12%
Meksiko	45	+9%
Tajland	40	+4%
Njemačka	40	+2%
Ujedinjeno Kraljevstvo	39	+2%

Izvor: prilagođeno prema: UNWTO :Tourism Highlights 2019 , Edition 2020 (preuzeto: 4.5.2021.)

Top 10 vodećih receptivnih zemlja po međunarodnim dolascima turistima čine čak 40% ukupnog broja međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu u 2019. godini.

Prema UNWTO-u izvješću, glavni razlog posjeta u međunarodnom turizmu u svijetu u 2019. godini su rekreacija i odmor s udjelom od 55%. Nakon toga slijede vjera, zdravlje i posjet rodbini i prijateljima (VFR) s udjelom od 28%. Posao zauzima 11% udjela, te ostalih 6% spada pod nenavedene razloge putovanja.

Ako se sagleda vrsta transporta, odnosno način dolaska u destinaciju, čak 59% međunarodnih turista je putovalo zrakoplovom. 35% turista je u svoju destinaciju došlo

automobilom ili autobusom. Brodom je doputovalo 5%, dok je željeznicom samo 1% turista.⁴⁸

Tablica 4. Vodeće turističke emitivne zemlje u svijetu po potrošnji u 2019. g.

Zemlja	Turistička potrošnja (mlrd. USD)	Promjena u odnosu na 2018.g
Kina	255	-4%
SAD	152	+5%
Njemačka	93	+3%
Ujedinjeno Kraljevstvo	72	+6%
Francuska	52	+11%
Rusija	36	+5%
Australija	36	+5%
Kanada	35	+5%
Republika Koreja	32	-8%
Italija	30	+6%

Izvor: prilagođeno prema: UNWTO :Tourism Highlights 2019 , Edition 2020 (preuzeto: 4.5.2021.)

Ova tablica prikazuje veliku važnost Kine i SAD-a u međunarodnim turističkim kretanjima. Turisti iz te dvije države na svojim putovanjima ostvaruju preko 50% vodećih emitivnih zemalja, tj. više nego turisti iz ostalih 8 vodećih zemalja zajedno. To je dokaz kako ekonomija Kine raste iz godine u godinu i zasigurno se može reći kako će ta država biti jedan od vodećih nositelja razvoja turizma u budućnosti u svijetu.

3.1.1. Turizam Europe

Europa je u 2019. godini bilježila 744 milijuna međunarodnih turističkih dolazaka što je blagi porast od 4% u odnosu na godinu ranije. Glavne turističke destinacije Europe svakako su zemlje Mediterana (Španjolska, Francuska, Portugal, Italija, Grčka, Hrvatska, Turska) koje su bilježile 5% rasta u međunarodnim turističkim dolascima u odnosu na 2018. godinu. Također, treba napomenuti i porast zainteresiranosti za *city*

⁴⁸ UNWTO : Tourism highlights, edition 2019, <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284422456>

break destinacije, kao što su Amsterdam, London, Berlin, Pariz i dr. No ipak, zbog pandemije COVID-19 u 2020. godini, gotovo sve destinacije Europe su bilježile pad broj dolazaka i noćenja negdje i za čak 70% u odnosu na godinu ranije.

3.1.2. Turizam Azije i Australije

2019. godina se u zemljama Azije smatra rekordnom godinom što se tiče broja međunarodnih dolazaka turista. Naime, godinu obilježava brojka od čak 362 milijuna dolazaka što je za 4% više u odnosu na godinu ranije. Rapidan rast su ostvarile zemlje Južne Azije (kao npr. Maldivi i Indija), prvenstveno zbog velikog broja Europljana i Kineza. Blagi rast broja dolazaka bilježio je i Japan zbog svjetskog prvenstva u ragbiju te Australija zbog sve većeg broja dolazaka Kineza na odmor.

3.1.3. Turizam Sjeverne i Južne Amerike

Turizam Amerike (Sjeverna i Južna) bilježi u 2019. godini 219 milijuna međunarodnih dolazaka turista što je rast od 2% u odnosu na 2018. godinu. Rast od 3% su ostvarili Kanada i Meksiko, dok su Karibi rast od 4% (posebno Bahami i Jamajka). Praktički sve zemlje Južne Amerike su bilježile prosječan pad od 4% po broju međunarodnih dolazaka, prije svega Venecuela i Paragvaj zbog političke nestabilnosti.

3.1.4. Turizam Afrike

Turizam Afrike bilježi u 2019. 70 milijuna međunarodnih dolazaka turista što je blagi rast od 2% u odnosu na godinu ranije. Tu se prije svega ističu Tunis i Maroko kao omiljene destinacije Francuza sa rastom od 6% u odnosu na 2018. Zemlje Subsaharske Afrike bilježe gotovo iste brojke kao i godinu prije. Blagi rast bilježe i zemlje sa juga afričkog kontinenta.

3.1.5. Turizam Bliskog Istoka

Zemlje Bliskog Istoka bilježe rast u 2019. godini od 8% u odnosu na godinu ranije. Najveći rast bilježi Saudijska Arabija koja je ukinula vize za 50 svjetskih država i time olakšala mogućih dolazak njihovih državljana na odmor u Arabiju. Egipat također bilježi rast kao jedna od omiljenih destinacija turista iz Njemačke. Blagi rast postižu i Katar, Ujedinjeni Arapski Emirati i Izrael.

3.2. Povijesna uvjetovanost prometa i turizma

Razdoblja za koje se vežu prvi počeci prometa i turizma nalaze se na velikoj vremenskoj distanci. Promet se javlja u pretpovijesno doba, kada je čovjek prehranjivao lovom sebe, svoju obitelj i pleme, a ulovljene životinje nosio ili vukao do spilje ili nekakve primitivne nastambe, u kojoj je boravio nastojeći se zaštititi od vremenskih nepogoda. Nakon što je pripitomio divlje životinje, one uz ostale funkcije preuzimaju i funkciju prometnog sredstva, najprije noseći, a kasnije i vukući iza sebe podloge sastavljene od međusobno povezanih grana.⁴⁹

Kako je povijest išla dalje, javlja se i vodni promet. Ljudi su se sve više naseljavali uz rijeke, jezera pa i mora. Najprije se za prijenos vodom koristilo deblo, a nakon toga se spajanjem više debela zajedno oblikovala splav. Ipak, značajno unaprjeđenje promet doživljava u doba antičkih civilizacija, kada plovila postaju veća i čvršća. Po konstrukciji plovila, pomoračkim vještinama i udaljenostima koje su savladali, posebno su bili poznati Feničani, koji su trgujući oplovili istočni Mediteran. Razdoblje Rimskog carstva koje se na vrhuncu moći prostiralo priobalnim pojasom Mediterana, obilježeno je porastom broja kola s usavršenom konstrukcijom kotača. U to vrijeme, izgradilo se više od 150.000 kilometara kamenih cesta na području Carstva. Od te prometne mreže pojedine dionice sačuvane su do danas. Tako npr. u Hrvatskoj su danas ostaci ceste „Aquila“ koja je povezivala gradove Tarsaticu (danas Trsat, dio Rijeke) i Salonu (Solin).⁵⁰

⁴⁹ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, op.cit: str. 51.

⁵⁰ Krajcar, D. (2020.) Dolabeline ceste. *Povijest.hr*. <https://povijest.hr/vazneosobe/dolabeline-cesta/> (pristupljeno 5.5.2021.)

Srednji vijek predstavlja vrijeme kada se u prometu počinju javljati velike promjene koje će utjecati na današnji sustav prometa. Popuštanje srednjovjekovne stege, reorganizacija društva na širem zemljopisnom području uz oživljavanje proizvodnje, dovode do potrebe za pronalaženjem novih tržišta. Pojavljuju se sve čvršća morska plovila, kompasi i druga navigacijska pomagala i to je sve omogućilo otkriće Amerike, morskog puta do Indije i oplovljavanje svijeta. U to doba se stječu minimalni uvjeti za putovanje ljudi na većim udaljenostima, pojavljuju se zgrade za odmor, prehranu i noćenje.⁵¹

Neprijeporno je, međutim, da je pojava željeznice (1829., Stevenson) i njeno vrlo brzo prerastanje u glavnog nositelja masovnog prijevoza putnika, stvorila uvjete za razvitak turizma, i od tada započinje njegov intenzivni razvitak. Države su posebno stimulirale razvitak željeznice, jer je prisutnost željezničke pruge na nekom području bila pretpostavka gospodarskog razvitka, a relativno veliki kapacitet vlaka omogućavao je mnogo ekonomičniji promet u usporedbi s kočijama. Zahvaljujući toj činjenici putovanje je postalo dostupno i siromašnijim slojevima društva.⁵²

Budući da parni stroj zbog dimenzija i potrebne zalihe ugljena nije bio pogodan za ugradnju u automobil, usprkos većeg broja pokušaja, trebalo je pričekati do kraja 19. stoljeća na konstrukciju automobila, koja će biti tehnološki moguća i ekonomski ispravna (1876., Daimler – benzinski motor, 1897., Diesel – dizelski motor). Konstrukcija automobila inicirala je razdoblje individualnosti u odabiru prometnog pravca te vremena početka, trajanja i završetka putovanja. Desetcima godina nakon toga automobil je bio rezerviran za bogate društvene slojeve i predstavljao je status – simbol. Ford Model T bio je automobil koji je proizveo Henry Ford 1908. godine u Detroitu. Model T je godine 1908. postao prvi automobil za masovno tržište. Zahvaljujući tome što je bio prvi automobil koga su mogli priuštiti srednji slojevi u SAD, često se naziva vozilom koje je "Ameriku stavila na dva kotača"; to se pripisuje Fordovim inovacijama, kao što je proizvodnja na pokretnoj traci umjesto ručne izrade,

⁵¹ Ibidem, str. 52.

⁵² Ibidem, str. 52.

kao i konceptu plaćanja radnika proporcionalno cijeni automobila, čime se stvaralo tržište.⁵³



Slika 7. Ford Model T

Izvor: Ford Model T. (2020.). Wikipedija; https://en.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_T (pristupljeno 6.5.2021.)

Željeznički i cestovni promet učinili su dostupnima kopnene destinacije, no s pojavom aviona (1903., Wright), i iniciranjem komercijalne uporabe koja je uslijedila nakon drugog svjetskog rata, dostupnima postaju udaljena područja. Turizam poprima globalni karakter, zahvaljujući avionu koji je u stanju brzo i udobno savladati prostornu udaljenost između najudaljenijih kontinenata. Nakon što je sredinom 20. stoljeća prometni sustav strukturno oblikovan na način koji je i danas prisutan, uslijedilo je razdoblje kvalitativnog unapređenja specijalizacijom ukupnih prometnih kapaciteta i povećanjem efikasnosti organizacije prometnoga procesa. U području putničkog prometa tehničke značajke prometnih sredstava prilagođavaju se udaljenostima, a razvijaju se i specifični oblici namijenjeni isključivo turistima (brodovi za kružna putovanja, žičare, uspinjače i slično).⁵⁴

⁵³ Phillips, M. (2019.). Model T. Histroy.com. <https://www.history.com/topics/inventions/model-t#:~:text=The%20Model%20T%2C%20sold%20by,by%20Charles%20and%20Frank%20Duryea.> (pristupljeno 6.5.2021.)

⁵⁴ Ibidem, str. 53.

3.3. Uloga prometa u turizmu

Treba istaknuti kako promet ima svoju važnu ulogu u turizmu. Četiri osnovne komponente turizma prema Millu i Morrisonu su:⁵⁵

- Tržište,
- Putovanje,
- Destinaciju,
- Marketinške mehanizme.

Navedeni autori objašnjavaju da turizam kao sustav aktivnosti ne može funkcionirati bez navedenih komponenti koje su međusobno povezane ponajprije protokom informacija te putovanjem iz emitivne u receptivnu zemlju. Bitnu ulogu u tom procesu imaju turistički posrednici, prijevoznici i drugi subjekti koji omogućavaju kreiranje turističkog iskustva. Turizam i putovanja prikazuju se na primjeru različitih skupina ljudi koji imaju potrebu za različitim uslugama, a sve radi ostvarivanja nekih svojih konkretnih ciljeva. Putnici, rezidenti koji putuju izvan svog domicila, odnosno posjetitelji iz stranih zemalja koji dolaze u konkretnu turističku destinaciju, imaju svoje konkretne ciljeve, odnosno potrebe, koje mogu biti vezani uz posao, zadovoljstvo (turizam), posjete prijateljima i rodbini ili uz neke druge osobne potrebe. Da bi mogli ostvariti te ciljeve, oni trebaju različite vrste usluga među kojima su svakako najvažnije usluge prijevoza, smještaja i turističkog posredovanja. Upravo takav pristup sustavu turizma nam objašnjava zašto se u stručnoj literaturi, ali i statističkim publikacijama koje prate i analiziraju turistička kretanja gotovo redovito uz termin turizam rabe i termini putovanje, prijevoz i promet.⁵⁶

Ulogu prometa u turizmu, teoretičar Siniša Horak je sažeo na sljedeći način:⁵⁷

- Razvoj turizma je pod velikim utjecajem razvoja prometa, ali je u isto vrijeme i u funkciji razvoja prometa,
- Turizam je masovna pojava te, isto kao i bilo koja druga individualna aktivnost, treba promet i ostale objekte pogodne za pojedinu vrstu turizma,

⁵⁵ Ibidem, str. 190.

⁵⁶ Ibidem, str. 191.

⁵⁷ Ibidem, str. 192.

- Integracija domaćeg i međunarodnog prometnog sustava te koordinacija s drugim zemljama pridonosi boljoj protočnosti turističkih tokova te rastu domaćeg i inozemnog turizma,
- Cijene prijevoza utječu na elastičnost potražnje, a promjene u strukturi troškova i konkurencija utječu na smanjivanje cijena i kvalitativno poboljšanje među vrstama prijevoza, što pogoduje turizmu,
- Smještaj, nužan za turistički razvoj i uspjeh, treba usporedno rasti s rastom prometa da bi zadovoljio sve veću i raznoliku potražnju u turizmu i prometu,
- Tehnološki razvoj ima znatan utjecaj na vrste prijevoza u razvijenim zemljama i u zemljama u razvoju i rezultira efikasnijim, bržim i sigurnijim prometnim sustavom, koji pogoduje rastu i širenju turizma,
- Prometne veze su početni (inicijalni) i sastavni dio turizma te su i potencijalni faktor razvoja, i ograničavajući faktor za prometne tokove; kvaliteta ponuđene prometne usluge također utječe na vrstu turističkih tokova,
- Planirani razvoj, održavanje i funkcioniranje prometne infrastrukture unutar dobro osmišljene cjelovite prometne politike radi udovoljavanja sadašnjoj i budućoj tehnologiji i potražnji ključ je uspješnog prometnog sustava koji potiče rast turizma,
- Zadovoljavajući razvoj i opremanje terminala i pratećih objekata, sustavno unaprjeđenje infrastrukture, prihvaćanje novih tehnologija i odgovarajućih tehnika masovnog marketinga u prometu utječu na kontinuirani rast turizma u svijetu.

Turističko putovanje se danas smatra doživljajem, a vrlo bitnu ulogu tu ima prijevoz, odnosno promet. Ako govorimo o vremenima prije 40 – 50 godina, većina turista bi prijevoz od svojeg mjesta do destinacije htjela što prije zaboraviti. Glavni razlog tome je loša prometna infrastruktura, od loših cesta, prijevoznih sredstva i slično. Naime, danas prijevoz ima posve drugu ulogu – on se pretvara u turistički doživljaj. Pretvaranje prijevoza u turistički doživljaj je apsolutno moguće, međutim, potrebno je osigurati dostatnu kvalitetu same prijevozne usluge uz stvaranje dodatnih sadržaja kojima se putnici mogu koristiti tijekom samog prijevoza do željene destinacije. Tu se uvrštavaju: ponuda pratećih objekata uz ceste (odmarališta, benzinske postaje sa sadržajima),

ponuda u zračnim lukama, mogućnost smještaja, razgledavanje usputnih turističkih atrakcija i slično.

Prema raznim istraživanjima sigurnost, udobnost i brzina su najbitnije odrednice kvalitete prometne usluge i tome treba težiti u budućem razvoju prometa. Tu se svakako treba pobrinuti o očuvanje prirodnih resursa koje promet sve više ugrožava. Ipak, zaštita okoliša jedna je od primarnih zadataka prometne politike kako na državnoj, tako i na međunarodnoj razini, na način da se oblikuje i provodi cjelovita politika zaštite okoliše, te da se veća pozornost posveti mogućnostima aktiviranja turističkih subjekata na ekološkim programima.

3.4. Implikacije međudnosa prometa i turizma

Promet je aktivnost koja turista od njegovog polazišta do njegova odredišta putovanja. On je ovisan o turizmu i turističkim kretanjima jer upravo sam promet omogućava razvoj turizma. Kada se sagleda međudnos prometa i turizma, njih obilježavaju neke pozitivne i negativne implikacije. Turizam može utjecati na promet kroz izgradnju i modernizaciju prometne infrastrukture, dok promet utječe na turizam putem recimo, skraćivanja putovanja u turističke svrhe.⁵⁸

Pozitivni učinci prometa na turizam su:⁵⁹

- Promet osigurava dostupnost turističke destinacije pomoću objekata turističke infrastrukture,
- Promet pretvara putovanje u turistički doživljaj,
- Promet osigurava mobilnost turista u samoj turističkoj destinaciji – današnji turisti više nisu pasivni, već su aktivni, odnosno istražuju i žele doživjeti nešto novo, drugačije,
- Osigurava kvalitetnu opskrbu turističke destinacije – turist u destinaciji troši i kupuje, što pretpostavlja nužnost pravodobne, dostatne i efikasne opskrbe

⁵⁸ Horak, S., Turizam i promet, Studij turizma, Zagrebačka škola za menadžment, 2007, str. 65.

⁵⁹ Šolman, S., Uloga cestovnog prometa u turizmu Hrvatske, Zagreb, 2010., str. 88.

- Postoje mnogi oblici prometnih usluga koji služe kao turistička atrakcija – npr. vožnja turističkom gondolom na planini Vogel u Sloveniji ili prijevoz turističkim brodom na Plitvičkim jezerima.

Naime, osim pozitivnih učinaka tu postoje i negativni učinci prometa na turizam. Oni se, naime, očituju kroz stvaranje buke u gradovima i mjestima, ispuštanje štetnih plinova i tvari te sve veća potreba za većim površinama namijenjenima za dodatnu prometnu infrastrukturu. Dakle, promet zagađivanjem okoliša i niskom razinom sigurnosti stvara velike probleme društvu i gospodarstvu te ugrožava razvoj samog turizma.⁶⁰

Osim što promet utječe na turizam na dobre i loše načine, također turizam utječe i na promet. Turizam pozitivno utječe na promet kroz intenziviranu izgradnju i modernizaciju prometne infrastrukture, porast broja putnika i tereta, uvođenje novih oblika organizacije tereta te porast i modernizaciju kapaciteta prometnih sredstava. Negativni učinci turizma na promet određuju razmjere razvitka prometa 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.⁶¹

3.5. Sinergijski učinak prometa i turizma

Da između prometa i turizma postoji odnos međusobne uzajamne povezanosti pokazalo se već tijekom povijesnog razvitka. Osim činjenice da se turizam pojavio u trenutku kada su prometne mogućnosti pogodovala jeftinom i kvalitetnom prijevozu na najrazličitijim udaljenostima kojeg je omogućila željeznica, smjenjivala su se razdoblja kada je prometna ponuda u kvalitativnom i kvantitativnom smislu bila razvijenija od turističke potražnje s razdobljima kada je prednost bila na strani turizma, pa su bili neophodni iskoraci u prometu da bi se zadovoljile turističke potrebe. Danas se odnos uzajamne povezanosti između prometa i turizma najbolje ogleda u verificiranoj činjenici

⁶⁰ Ibidem, str. 89.

⁶¹ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, op.cit: str. 58.

da vremenski i sadržajno usklađeno investiranje u prometni i turistički kapacitet daje veće financijske učinke od učinaka koji bi se ostvarili zasebnim ulaganjem jednakog ukupnog iznosa u jednu i u drugu djelatnost.⁶²

3.6. Prometna politika i turistička politika

Prometna politika predstavlja skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti radi postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava određene države ili regionalne grupacije kako bi se povećao njegov doprinos razvoju društva.

Osnovni ciljevi prometne politike su:⁶³

- uspješan prometni sustav koji omogućuje kvalitetan i jeftin prijevoz,
- doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju –doprema sirovina, energije, roba, dovoz radne snage i prijenos informacija, otprema gotovih proizvoda,
- zadovoljenje društvenih potreba za prijevozom ljudi do trgovačkih, zdravstvenih, obrazovnih i rekreativnih središta,
- povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava – primjerena stopa povrata na uložena sredstva i optimalna alokacija resursa,
- uklanjanje ili ublažavanje nepovoljnih učinaka koji nastaju kao posljedica djelovanja prometa – onečišćenje okoliša, prometne nesreće, rasipanje energije, gubitak obradivog zemljišta.

Prometna politika proučava i primjenjuje zakonitosti mjera, akcija, instrumenata i pripadajućih resursa, potencijala i kapaciteta u područjima: tehnike prometa, tehnologije prometa, organizacije prometa, ekologije prometa, prometnoga prava i dr. Planiranje prometne strategije i politike je u ingerenciji prometnih znanosti i struke, i ne može se samo temeljiti na zadovoljavanju prometne potražnje, nego mora kontrolirati

⁶² Ibidem, str. 57.

⁶³ Radačić, Ž., Suić, I.: Prioritetni zadaci prometne politike u službi strategije obnove i razvoja prometne politike Republike Hrvatske, *Promet*, vol. 5, 1993, br. 5, str. 139

prometni rast i ciljano ga usmjeravati modeliranjem opcija induciranja željene potražnje.⁶⁴

Temeljni ciljevi opće prometne politike su:⁶⁵

- stalno zadovoljavanje društveno – prometnih potreba,
- stalno ublažavanje ili uklanjanje nepovoljnih učinaka prometa,
- stalno povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava,
- stalan doprinos ekonomskom rastu i blagostanju.

Usklađivanje prometne politike i politike u području turizma ima za cilj maksimalno valoriziranje sinergijskog učinka, kako bi se angažiranjem kapitala koji je u državnom budžetu planiran za promet i turizam ostvarili najveći učinci. Ova najviša razina usklađivanja prometa i turizma, predstavlja pretpostavku za upravljanje sustavima na mikro razini koji djeluju u jednoj i drugoj djelatnosti. Iako su u ekonomskoj teoriji definirani modaliteti poticanja prometnog i ekonomskog razvitka, na svakoj je pojedinoj državi da odabere mjere kojima će na najefikasniji mogući način utjecati na obje djelatnosti. Naime, svaka država prema prirodno – zemljopisnim uvjetima raspolaže drugačijim uvjetima i mogućnostima za razvitak turizma i prometa, pa je potrebno najprije definirati ciljeve tog razvitka, da bi se nakon toga pristupilo njihovom usklađivanju.⁶⁶

Npr. Jedna planinska država, kao što je Austrija, može težiti razvitku zimskog turizma te će prometnu povezanost bazirati na cestovnom prometu, dok će otočna država Malta, koja se bazira na ljetnom priobalnom turizmu, okosnicom svoje prometne povezanosti smatrati zračni i pomorski promet. Iz razlike u turističkom proizvodu i zemljopisnom položaju proizlaze prometne mogućnosti, koje opet mogu varirati i kod sličnih država ovisno o tradiciji, raspoloživoj radnoj snazi, kapitalu i slično. No, bez obzira na sve, osnovni cilj svake turističke države je razvoj prometnog sustava i prometne infrastrukture.⁶⁷

Znakovit je primjer relativno velikog udjela željeznice u turističkim tokovima u Europi (što nije slučaj za Hrvatsku), i to je posljedica kraćih udaljenosti između početne točke

⁶⁴ Damić, D.: Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici, "Naše more", 2009, str. 100

⁶⁵ Pađen, J. : Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003., str. 23.

⁶⁶ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, op.cit: str. 74.

⁶⁷ Ibidem str. 74.

i turističke destinacije. U mnogim europskim zemljama turisti biraju radije željeznicu umjesto prijevoz automobilom ili autobusom. Zašto? Zato jer su željeznice tih europskih zemalja u visokom stupnju razvoja, odlikuju se kvalitetom usluge, brzinom i udobnošću. To je posljedica usklađene prometne politike nekih europskih država (Belgija, Švicarska, Francuska) koje su stimulirale razvoj željeznice, a samim time i blago usporile ekspanziju cestovnog prometa zbog njegovih negativnih posljedica.

3.7. Promet i turizam u globalizacijskim procesima

Jedno od najosporavanijih pitanja aktualnog ekonomskog trenutka u svijetu je pitanje globalizacije. Odnos prema globalizaciji kreće se u rasponu od zagovaranja i podupiranja, do negiranja i zalaganja za opstrukciju. Ako se globalizacija shvati u najširem smislu – kao sveobuhvatnost svijeta u političkom, kulturnom, znanstvenom, zdravstvenom, ekonomskom, socijalnom, obrazovnom i pravnom smislu, ona se ne može zaustaviti. Jedino je moguće definirati mehanizme ravnomjernijeg razvitka pojedinih dijelova svijeta.⁶⁸

Razumijevati globalizaciju isključivo u smislu sveobuhvatnog ekonomskog razvitka manjkavo je, jer je pretpostavka ekonomskog razvitka, napredak znanosti, raspoloživost obrazovanih kadrova, pravna regulativa koja potiče međunarodnu razmjenu i suradnju, a sve je to moguće jedino u pozitivnoj političkoj klimi. Dakle, sve ono što čini pretpostavku za razvitak globalnih ekonomskih odnosa, razvija se već desecima godina pa čak i stoljećima, i predstavlja proces kojeg nije moguće zaustaviti. Promet i turizam zbog međunarodnog karaktera bitno pridonose globalizaciji. Turizam omogućava upoznavanje sa životnim navikama, kulturološkim i sociološkim specifičnostima ljudi koji žive u vrlo udaljenim dijelovima svijeta. Promet svladavanjem udaljenosti stvara uvjete za neposredan kontakt ljudi radi razmjene znanstvenih spoznaja i sklapanja poslova, za dislokaciju mjesta nabave, proizvodnje i potrošnje, te za razmjenu vijesti i informacija.⁶⁹

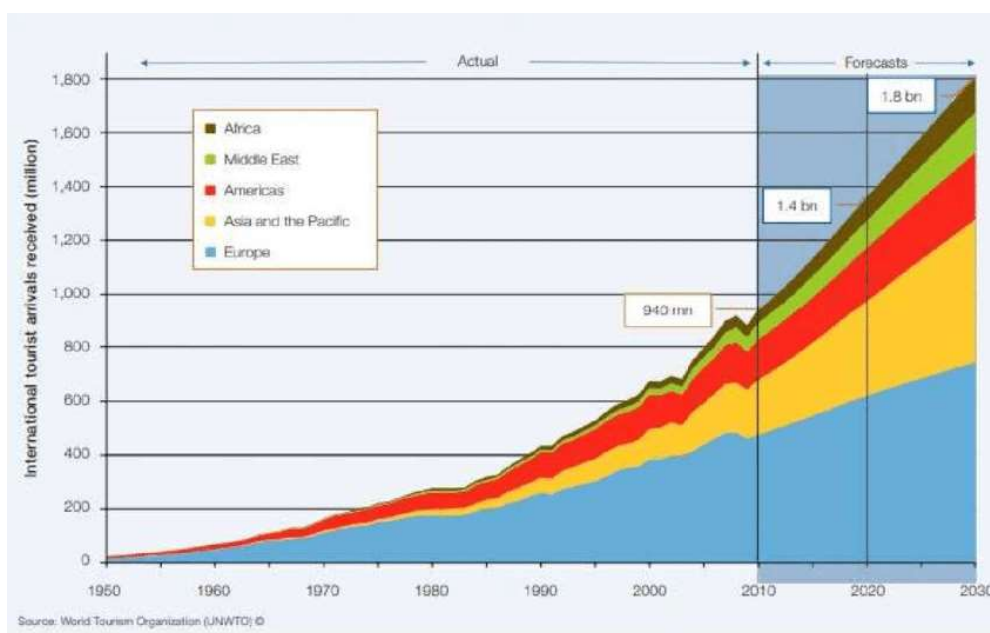
⁶⁸ Ibidem, str. 75.

⁶⁹ Ibidem, str. 75.

Da bi globalizacija u ekonomskom smislu postala opće prihvaćenom, potrebno je definirati zaštitne mehanizme koji će osigurati da se procesi neće odvijati nekontrolirano i na štetu manje razvijenih područja. Kada svaka država u svijetu bude u ekonomskim globalizacijskim procesima vidjela pogodnosti za svoj ekonomski razvitak, bit će spremna odustati od svojih parcijalnih ciljeva da bi i druge države mogle koristiti prednosti globalizacije, a globalizacija će postati svjetski proces u punom smislu.⁷⁰

3.8. Budućnost prometa i turizma

Prije nekoliko godina, UNWTO (Svjetska turistička organizacija) izdala je svoju projekciju što se tiče broja međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu. Organizacija je predviđala godišnji rast broja dolazaka od 3,3%, što bi značilo nešto više od 40 milijuna dolazaka svake godine. Očekuje se da će do 2030. godine broj međunarodnih turističkih dolazaka prijeći 1,8 milijardi.⁷¹



Slika 8. Predviđanje razvoja turizma UNWTO-a u svijetu do 2030. godine

Izvor: UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>, preuzeto: 21.5.2021.

⁷⁰ Ibidem, str. 76.

⁷¹ UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>

Predviđa se veliki rast turizma u sljedećih 10ak godina. No ipak, UNWTO nije mogao predvidjeti globalnu pandemiju COVID-19 koja je praktički paralizirala cijeli svijet, pa tako i turistička putovanja. Ona su se srozala za 60-70% na razini cijeloga svijeta. Za 2021. godinu, stručnjaci predviđaju rast od 50% u odnosu na 2020. godinu. Dakako, promijeniti će se stav turističke populacije, veći naglasak će se stavljati na rekreaciju i individualne godišnje odmore. Može se svakako reći kako će ova pandemija promijeniti razmišljanja ljudi, njihove načine života, a samim time i putovanja. Rasti će svijest o potrebi za očuvanjem okoliša i slično.

Daljnji razvoj prometa i turizma sve će više zahtijevati razvoj po načelima održivog razvoja, tj. uz što manje štetnosti po okoliš. Razvijati će se ekološki osvješteniji načini prijevoznih sredstva, prvenstveno se ovdje misli na električne automobile koji su sve popularniji iz godine u godinu.

Promet se smatra gospodarstvenom djelatnošću i tu proizlazi da je njegov razvitak prihvatljiv do one mjere do koje ne ugrožava prirodu i njene procese. Razvitak prometa je održiv, ukoliko zadovoljava zahtjevima optimalnosti i ekonomske efikasnosti u korištenju raspoloživih resursa te ako pridonosi poboljšanju uvjeta života unutar ljudske zajednice. Održivi razvitak prometa i turizma znači usklađeno djelovanje obje djelatnosti do razine koja ne ugrožava prirodne resurse i njihovo obnavljanje.⁷²

U oporavku od pandemije, kojeg, kako kažu, stručnjaci očekuju brzo, kao i oživljavanju turističke industrije u 2021. i 2022. godini i tu će veliku ulogu imati tehnološke inovacije i ponuda personaliziranih usluga. Spominju se i personalizirane usluge temeljene na umjetnoj inteligenciji i inovativni oblici prezentacije turističkih usluga sa VR-om. Veliku ulogu u rastu turizma imati će i postotak procijepljenosti stanovništva svake zemlje.

⁷² Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, op.cit: str. 272.

4. ANALIZA MEĐUODNOSA PROMETA I TURIZMA NA PRIMJERIMA REPUBLIKE HRVATSKE I REPUBLIKE TURSKE

Republika Turska i Republika Hrvatska su zasigurno jedne od vodećih turističkih receptivnih zemalja na Mediteranu. Obje zemlje obiluju prirodnim ljepotama i to zasigurno privlače brojne posjetitelje ne samo iz Europe, već iz cijelog svijeta. Hrvatska i Turska su odabrane kao primjer za ovaj rad jer su među najznačajnijim turističkim destinacijama na Mediteranu i sve poznatije u cijelom svijetu te obje imaju turističku tradiciju i velike razvojne mogućnosti.

4.1. Turizam i promet Republike Hrvatske

Hrvatska ima dugu tradiciju turizma. Prve pojave masovnijeg oblika turizma datiraju još od kraja 60-ih godina prošlog stoljeća, stoga ne čudi kako je i dan danas jako tražena destinacija za odmor. Prednosti hrvatskog turističkog proizvoda su prije svega očuvana prirodna bogatstva i okoliš, bogato kulturno i povijesno nasljeđe, blaga mediteranska klima i slično. Blizina europskih tržišta je jedna od najvažnijih komparativnih prednosti.

Za Hrvatsku se i može reći kako ima preduvjete za daljnji razvitak turizma – jednu od najljepših obala Mediterana s više od tisuću otoka, ekološki očuvana prirodna bogatstva s 8 nacionalnih parkova (Plitvička jezera, Krka, Brijuni, Risnjak, Sjeverni Velebit, Paklenica, Mljet i Kornati) i 12 parkova prirode (Biokovo, Dinara, Kopački rit, Lonjsko polje, Medvednica, Papuk, Telašćica, Velebit, Vransko jezero, Učka, Žumberak – Samoborsko gorje i Lastovsko otočje), kulturno i povijesno nasljeđe sa spomenicima pod zaštitom UNESCO-a (Dioklecijanova palača u Splitu, Eufrazijeva bazilika u Poreču, Katedrala u Šibeniku, gradovi Dubrovnik i Trogir) te blagom mediteranskom klimom koja privlači turiste tijekom većeg dijela godine.

Turistička ponuda je svakako raznolika i bogata – nudi sadržaje nautičkog turizma, vjerskog, kongresnog, ekološkog, ronilačkog, ruralnog, kulturnog, lovnog i ribolovnog, zdravstvenog, wellness i slično.

Kako je prije navedeno, Republika Hrvatska je sve poželjnija turistička destinacija i tome u prilog idu brojke dolazaka i noćenja koje iz godine u godinu imaju trend rasta.

Tablica 5. Broj dolazaka i noćenja turista od 2015. – 2019. godine

Godina	Broj dolazaka (mil.)	Post. Promjena (%)	Broj noćenja (mil.)	Post. Promjena (%)
2015.	14,3	+9,3%	71,6	+7,7%
2016.	15,6	+8,7%	78,0	+9,0%
2017.	17,4	+13%	86,2	+11%
2018.	18,7	+7,1%	89,7	+4%
2019.	19,6	+4,8%	91,2	1,8%

Izvor: prilagođeno prema: Državni zavod za statistiku, preuzeto 18.5.2021.

U tablici se vidi trend rasta do 2019. godine, no u 2020. godini zbog pandemije COVID-19 dolazi do velikog pada broja dolazaka turista, a samim time i pada broja noćenja. Naime, ostvareno je samo 7 milijuna dolazaka turista i 40 milijuna noćenja. Slične brojke Hrvatska je imala 2000. godine.

No ipak, udio domaćih i inozemnih turista je dosta neravnomjeran.

Tablica 6. Udio domaćih i inozemnih turista u ukupnom turističkom prometu RH od 2015. – 2019. godine

Godina	Domaći turisti (mil.)	Udio u tur. Prometu (%)	Inozemni turisti (mil.)	Udio u tur. Prometu (%)
2015.	1,66	8%	12,68	92%
2016.	1,78	7,5%	13,8	92,5%
2017.	1,83	6,9%	15,59	93,1%
2018.	2,02	7,2%	16,64	92,8%
2019.	2,21	7,8%	17,35	92,2%

Izvor: prilagođeno prema: Državni zavod za statistiku, preuzeto: 18.5.2021.

Iz tablice se može iščitati kako je udio domaćih turista u ukupnom broju turističkih dolazaka jako mali. On varira između 7 i 8 posto. Domaći turisti su u 2019. godini najviše noćenja ostvarili u Gradu Zagrebu (najviše zbog Adventa).

Ako se sagledaju od kuda turisti najviše dolaze u Hrvatsku, zasigurno je odgovor Njemačka. Naime, najviše dolazaka i noćenja stranih turista u 2019. godini ostvarili su turisti iz Njemačke, i to 2,9 milijuna dolazaka i 19,9 milijuna noćenja (16,6% od ukupno ostvarenih stranih dolazaka i 23,7% od ukupno ostvarenih noćenja stranih turista). Slijede noćenja turista iz Slovenije (8,9%), Austrije (8,4%), Poljske (7%), Italije (6,1%), Češke (5,9%) te Ujedinjene Kraljevine (5,1%).⁷³

Najviše ostvarenih dolazaka i noćenja turista ostvareno je u Istarskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji. Istarska županija ostvarila je najviše dolazaka i noćenja turista u 2019., i to 4,5 milijuna dolazaka i 26,4 milijuna noćenja, što je 22,9% od ukupno ostvarenih dolazaka i 28,9% od ukupno ostvarenih noćenja. U odnosu na 2018., u Istarskoj županiji ostvareno je 3,4% više dolazaka i 0,8% više noćenja. Najviše noćenja stranih turista ostvarili su turisti iz Njemačke (33,7%), Austrije (13,5%), Slovenije (9,8%) te Italije (8,6%). Slijedi Splitsko-dalmatinska županija s ostvarenih 3,7 milijuna dolazaka i 18,0 milijuna noćenja turista, što je 18,7% od ukupno ostvarenih dolazaka i 19,7% od ukupno ostvarenih noćenja. U odnosu na 2018., u Splitsko-dalmatinskoj županiji ostvareno je 5,3% više dolazaka i 2,3% više noćenja. Najviše noćenja stranih turista ostvarili su turisti iz Njemačke (13,2%), Poljske (13,0%), Češke (9,6%) te Ujedinjene Kraljevine (6,7%). Dubrovnik je u 2019. bio grad s najviše ostvarenih noćenja turista, i to 4,3 milijuna noćenja. U odnosu na 2018., ostvario je 13,8% više dolazaka i 5,8% više noćenja.⁷⁴

U 2019. najviše noćenja turista ostvareno je u skupini Odmarališta i slični objekti za kraći odmor, i to 46,1 milijun noćenja, što je 50,5% od ukupno ostvarenih noćenja. U odnosu na 2018., ta vrsta smještaja ostvarila je porast dolazaka za 5,4% i porast noćenja za 2,6%. Slijede noćenja ostvarena u skupini Hoteli i sličan smještaj, i to 25,9 milijuna noćenja, što je 28,4% od ukupno ostvarenih noćenja. U odnosu na 2018., u ovoj vrsti smještaja ostvareno je 5,8% više dolazaka i 2,2% više noćenja turista. Skupina Kampovi i prostori za kampiranje ostvarila je 19,2 milijuna noćenja, što je 21,0% od ukupno ostvarenih noćenja turista u 2019. U 2019. skupina Kampovi i prostor za kampiranje ostvarila je blagi porast dolazaka od 0,8%, ali i blagi pad noćenja od 0,5%.

⁷³ DZS, Dolasci i noćenja turista u 2019. godini., Državni zavod za statistiku, <http://www.dzs.hr/> (18.5.2021.)

⁷⁴ Ibidem



Slika 9. Grad Dubrovnik – grad sa najviše noćenja u RH u 2019. godini

Izvor: Grad Dubrovnik. (2020.). Wikipedija; <https://hr.wikipedia.org/wiki/Dubrovnik>, preuzeto: 18.5.2021.

Usporedno s rastom broja dolazaka i noćenja turista, rastu i ukupni prihodi u turizmu.

Tablica 7. Prihodi od turizma u Republici Hrvatskoj 2018. i 2019. godine

	2018.	2019.	Post. Promjena (u %)
BDP (u mlrd. EUR)	51,527	53,983	+4,8%
Prihodi od turizma (u mlrd. EUR)	10,096	10,539	+4,4%
Udio turizma u BDP-u (u %)	19,6%	19,5%	-0,4%

Izvor: prilagođeno prema: Hrvatska turistička zajednica. Preuzeto: 18.5.2021.)

Zbog svoje blizine sa europskim tržištima, velika većina turista dolazi osobnim automobilima, njih čak 71% (uključujući automobile s kamp – kućicom i kampere). U današnje vrijeme, npr. turisti od Bavarske do Istre voze u prosjeku do 6 sati, stoga i ne čudi da je ovoliko veliki udio turista sa automobilima u Hrvatskoj. Što se tiče zračnog

prijevoza, 20% turista dolazi avionima. Tome u korist ide pojava niskotarifnih aviokompanija koje povezuju sve hrvatske zračne luke sa velikim europskim gradovima kao što su London, Berlin, Pariz, Moskva. Cijene zračnog prijevoza padaju iz godine u godinu, a to isto vrijedi i za niskotarifne aviokompanije. Danas se može kupiti povratna aviokarta preko zračnog prijevoznika Ryanair na relaciji London – Pula za 20ak eura što je jako povoljan iznos. U odnosu na prve dvije vrste prijevoza turista u Hrvatsku, broj onih koji dolaze brodom ili vlakom je zanemariv.

Institut za turizam Hrvatske kontinuirano provodi periodička istraživanja kvalitete turizma iz perspektive samih gostiju (domaćih i stranih) i formalizira ih kroz izvješća TOMAS. Dio istraživanja odnosi se i na problematiku odnosa prometa i turizma.

Najvažniji naglasci su:⁷⁵

- trend povećanja a turističkih dolazaka u Hrvatsku zrakoplovom, kontinuirano u zadnjih par godina, čime se kvalitetnije povezuju južnija domaća turistička odredišta s europskim emitivnim tržištima;
- prometna dostupnost turističke destinacije, kao element kvalitete turističke ponude, ocjenjuje se “srednjim stupnjem zadovoljstva” (raspon ocjena od “vrlo visok” do “nizak”), što je relativno niska ocjena,
- istovremeno, kvaliteta javnog lokalnog prijevoza ocjenjuje se “niskim stupnjem zadovoljstva”, dakle negativnom ocjenom,
- 63,4% ispitanih turista smatralo je pak prometnu dostupnost svakako jednim od važnijih faktora utjecaja na izbor turističke destinacije u koju će putovati,
- turisti izražavaju zadovoljstvo ljubaznošću osoblja koje radi u pratećim objektima na autocestama, brojem benzinskih postaja, kvalitetom ponude ugostiteljskih objekata i njihovom urednošću, ali ničime nisu izrazito zadovoljni,
- turisti su nezadovoljni razumljivošću prometne signalizacije, mogućnošću dobivanja informacija o usputnim turističkim atrakcijama i njihovom dostupnošću, brojem trgovina i odmorišta te njihovom uređenošću i opremljenošću, dok su izrazito nezadovoljni brojem i čistoćom sanitarnih čvorova.

⁷⁵ Institut za turizam (2020). Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj – TOMAS Ljeto 2019

4.2. Turizam i promet Republike Turske

Turska je službeno šesta turistička sila svijeta. Godišnje ugosti i do 50 milijuna turista. Ovaj podatak više nego slikovito opisuje popularnost i kvalitetu Turske kao turističkog odredišta. Turska je sredozemna zemlja neopisivih prirodnih ljepota, kulturnog i duhovnog bogatstva, tradicije, gostoljubivih domicila i raskošne turističke infrastrukture... Zemljopisno, Turska se nalazi na dva kontinenta, Europi i Aziji. I ako je većim dijelom Azijska i muslimanska zemlja, više liči na Europu i Mediteran.

2019. godine, Republika Turska je ugostila više od 51 milijun stranih turista što je čini 6. po redu najposjećenijih zemalja na svijetu i 4. u Europi po broju međunarodnih turističkih dolazaka. U Turskoj su se veće brojke turističkih dolazaka pojavile tek na početku 21. stoljeća. Primjerice, 2000. godine u Turskoj je boravilo nešto više od 8 milijuna turista, no 5 godina kasnije broj međunarodnih turističkih dolazaka je premašio 25 milijuna.

Kao najpopularniju destinaciju u Turskoj svakako treba izdvojiti najveći grad te države, Istanbul. Grad od 16 milijuna stanovnika postaje sve veća atrakcija za europske, ali i turiste iz cijelog svijeta. Poznat je po svojoj stoljetnoj povijesti i obiluje kulturno – povijesnim znamenitostima iz doba Bizantskog i Osmanskog carstva. Najpopularnije atrakcije Istanbula su džamija Aja Sofija koja je u prošlosti bila pravoslavna crkva, džamija Sultan Ahmet, Veliki Bazar, Palača Topkapi i mnoge druge. Koliko je Istanbul popularan među turistima govori brojka da ga je u 2018. godini posjetilo nešto više od 12 milijuna turista.

Ljubitelji mora i plaža, umjesto Istanbula će radije odabrati brojna turistička mjesta Turske Rivijere, posebice obalu oko grada Antalya. Nakon Istanbula, Antalya je druga po redu posjećenosti broja turista (oko 3 milijuna godišnje). Osim Antalye, treba svakako istaknuti primorska mjesta Belek, Kemer, Bodrum, Alanya koji obiluju turističkim resortima i visoko kvalitetnim hotelima s 5 zvjezdica. Može se svakako reći kako je u zadnjih 10ak godina veliki broj međunarodnih hotelskih lanaca (Hilton, Sheraton i drugi) izgradio svoje kapacitete i samim time podigao kvalitetu turističke ponude Turske.

Dakako, nije samo obala privlačna turistima. Treba izdvojiti i mjesto Pamukkale (kompleks mineralnih izvora), glavni grad Ankaru, regiju Kapadokija i sl.



Slika 10. Pamukkale – izvor termalnih voda pod zaštitom UNESCO-a

Izvor: Pamukkale. (2019.), Wikipedija: <https://en.wikipedia.org/wiki/Pamukkale>, (preuzeto: 20.5.2021.)

Republika Turska ima iz godine u godinu rast broja međunarodnih turističkih dolazaka.

Tablica 8. Broj dolazaka i turista od 2015. – 2019. godine

Godina	Broj dolazaka (mil.)	Post. Promjena (%)
2015.	41,11	-1,2%
2016.	30,90	-24,9%
2017.	37,96	+19%
2018.	46,11	+18%
2019.	51,74	+11%

Izvor: prilagođeno prema: Turskih Ministry of Culture and Tourism. Preuzeto: 20.5.2021.)

Turska je godina imala veliki uzlet broja međunarodnih dolazaka turista pogotovo između 2005. i 2014. godine. Veliki pad broja dolazaka od 25% je nastupio 2016. godine zbog pokušaja državnog udara u državi protiv Vlade i predsjednika Erdogana.

No ipak, godinama nakon uslijedio je dvoznamenkasti rast do 2020. godine kada je nastupila pandemija COVID-19 i paralizirala cijeli svijet.

Tablica 9. Prihodi od turizma u Republici Turskoj od 2015. - 2019. godine

	BDP (mlrd. USD)	Prihodi od turizma (mlrd. USD)	Udio turizma u BDP-u (%)
2015	864,3	31,46	3,64%
2016	869,7	22,10	2,54%
2017	859,0	26,28	3,59%
2018	778,4	29,51	3,81%
2019	761,4	34,52	4,53%

Izvor: prilagođeno prema: World Bank. Preuzeto: 20.5.2021.)

Kako se može primijetiti iz tablice, turski BDP ima trend pada zadnjih godina, dok prihodi od turizma rastu od 2016. godine. Također, vidljivo je kako je turizam sve važnija „industrija“ u Turskoj i to se može iščitati u njegovom udjelu u BDP-u.

Tablica 10. Outbound turizam u Turskoj od 2016. – 2019. godine

	Država	2015. (mil.)	2016. (mil.)	2017. (mil.)	2018. (mil.)	2019. (mil.)
1.	Rusija	3,64	0,86	4,71	5,96	7,01
2.	Njemačka	5,58	3,89	3,58	4,51	5,02
3.	Bugarska	1,82	1,69	1,85	2,38	2,71
4.	Ujedinjena Kraljevina	2,51	1,71	1,65	2,25	2,56
5.	Iran	1,70	1,66	2,50	2,00	2,10

Izvor: prilagođeno prema: Tourism in Turkey. Preuzeto: 20.5.2021.

Tradicionalno, turisti iz Rusije i Njemačke su najbrojniji gosti u Turskoj. Slijede ih Bugari i Britanci te Iranci.

Zbog svoje udaljenosti sa europskim tržištima, najveći broj turista u Tursku dolazi zrakoplovima. Opće je poznato kako Turska ima 55 zračnih luka sa preko 1 milijun putnika godišnje. Za razliku od Hrvatske, mali broj niskotarifnih aviokompanija ima letove iz Europe za Tursku, tek pokoja (npr. Easyjet). Velika većina turista koja dolazi

u Tursku koristi komercijalne letove koji su u cijeni paket aranžmana (let i smještaj). Naime, oni su se bazirali na *resort all inclusive* turizam. Takav paket uglavnom obuhvaća 5 obroka dnevno u vrhunskim i kvalitetnim odmaralištima sa svim mogućim sadržajima (nekoliko vrsta bazena, wellness, vodeni park, brojni restorani i barovi...), let i transfere od i do zračne luke. No ipak, Turska ima potencijala i sve je veća zainteresiranost turista, a samim time i niskotarifnih aviokompanija koje će u budućnosti nuditi letove iz mnogih europskih gradova kako je i u planu.

Treba svakako spomenuti nacionalnu zrakoplovnu kompaniju Turkish Airlines, sa svojom flotom od preko 300 zrakoplova koji lete prema 282 destinacije u svijetu, pri čemu su četvrta najveća zrakoplovna kompanija svijeta po broju gradova, ali prvi u svijetu po broju država u koje lete. Novoizgrađena zračna luka u Istanbulu je trenutno u 5 najprometnijih u Europi. 2019. godine sa 52 milijuna putnika godišnje. Od ostalih prometnijih i turistički važnijih, treba nabrojati Antaliju i Ankaru.

4.3. Komparativna usporedba prometa i turizma Hrvatske i Turske

Hrvatska i Turska su biseri Mediterana. Obiluju prirodnim ljepotama, stoga i ne čudi kako su pravi mamac za dolaske turista na odmor iz Europe i cijelog svijeta.

Može se svakako reći kako su obje zemlje pretežno receptivnog turističkog karaktera, što bi značilo da su orijentirane više na dolaske inozemnih turista u svoje zemlju nego na putovanja domaćih turista u inozemstvo. Naime, obje zemlje promoviraju svoj turizam kao ljetni odmorišni turizam. Iako, što se tiče duljine trajanja sezone, tu već postoje neke razlike između Hrvatske i Turske. Što se tiče Hrvatske, glavna turistička sezona obično traje oko 3 mjeseca, odnosno od sredine lipnja do sredine rujna. U Turskoj je to nešto drugačije. Naime, turistička sezona u Turskoj traje dulje prvenstveno zbog klime koja je toplija nego u Hrvatskoj i ljeto traje dulje. Smještajni kapaciteti, posebno hoteli primaju goste čak 10 mjeseci godišnje što je u Hrvatskoj rijetkost.

Samim time dolazi i u pitanje razlika broja međunarodnih dolazaka turista godišnje. Iako se po broju turističkih dolazaka ne može mjeriti s turističkim velesilama poput Francuske, Španjolske, Italije, Turske ili Grčke, Hrvatska se s oko 20 milijuna turističkih

dolazaka u 2019. i višegodišnjim trendom povećanja toga broja nedvojbeno ubraja među posjećenije zemlje Sredozemlja. Kod Turske turističke brojke su znatno veće. Naime, broj međunarodnih turističkih dolazaka u toj zemlji u 2019. godini premašio je 51 milijun, što je više nego duplo u odnosu na Hrvatsku. Iako Turska nema toliku turističku tradiciju kao i Hrvatska, trend rasta broja dolazaka vidi se iz godine u godinu. U Hrvatskoj je trend rasta međunarodnih turističkih dolazaka godišnje jednoznačen, dok je u Turskoj dvoznačen.

Ako se sagleda udio domaćih i stranih turista u obje zemlje situacija je više-manje slična. Naime, udio domaćih turista u ukupnom prometu se kreće oko 5% u obje zemlje, stoga zaključujemo da prevladavaju strani gosti sa približno 95%.

Što se prihoda od turizma tiče, Republika Hrvatska je u 2019. godini ostvarila 53,983 milijarde eura prihoda, dok je Turska prijavila čak 761,4 milijarde eura. Može se primijetiti kako Turska ima 14 puta veći prihod. Razlika je velika i u udjelu turizma z BDP-u. Hrvatski turizam sudjeluje sa oko 19% u ukupnom godišnjem BDP-u (2019.) dok onaj turski sudjeluje sa otprilike 4,53%. Razlika je u tome što Hrvatska ima jako malo industrije i priljev iz te branše u ukupni BDP je mali. U Turskoj je situacija nešto drugačija. Prihodi iz turizma na razini državnog BDP-a čine praktički jednu dvadesetinu, prvenstveno zato što je Turska postala industrijska država i sve više multinacionalnih kompanija pokreće svoje industrijske pogone u Turskoj, posebno one automobilske (Renault, Peugeot, Ford...) koje proizvedu više od milijun vozila godišnje u Turskoj.

U Hrvatskoj su među popularnijima odmarališta (turistička naselja i sl.), hotelski smještaj (baziran na polupansionu ili noćenje s doručkom) i kampovi. Vidljiv je trend povećanja kvalitete smještajnih objekata zadnjih godina, no i dalje se nedovoljno ulaže. Turizam Turske je uglavnom baziran na *all inclusive* resortima koji su sve popularniji među turistima.



Slika 11. Motovun – jedno od najpoznatijih srednjovjekovnih mjesta u Istri

Izvor: Motovun. (2020.), Turistička zajednica Istarske županije: <https://www.istra.hr/hr>, (preuzeto: 5.6.2021.)

Za Hrvatsku se i može reći kako ima preduvjete za daljnji razvitak turizma – jednu od najljepših obala Mediterana s više od tisuću otoka, ekološki očuvanu prirodu i bogato kulturno nasljeđe. Na slici se nalazi malo mjesto u Istri, Motovun koje je poznato po tartufima i privlači brojne turiste.

U Hrvatskoj su najbrojniji Nijemci, Austrijanci, Slovenci i Talijani, dok su u Turskoj najbrojniji Rusi koji ne moraju tražiti vize jer Turska nije dio Europske unije. U top 5 su još Nijemci, Bugari, Britanci i Iranci.



Slika 12. Džamija Aja Sofija – jedna od najpoznatijih džamija na svijetu

Izvor: Hagia Sophia. (2018.), Wikipedija: https://en.wikipedia.org/wiki/Hagia_Sophia, preuzeto (5.6.2021.)

Turska je osim po svojim prirodnim ljepotama poznata i po vjerskim građevinama. Na slici se nalazi Aja Sofija, džamija u Istanbulu koju godišnje posjeti 3,7 milijuna turista.

Što se načina prijevoza turista od emitivnog tržišta do Hrvatske tiče situacija je sljedeća. 70% turista u Hrvatsku dolazi osobnim automobilima zbog vrlo dobre povezanosti autocestama i relativno male udaljenosti. Slijedi prijevoz zrakoplovima koji je također u velikoj mjeri prisutan zbog pojave niskotarifnih aviokompanija koje povezuju Hrvatsku sa brojnim gradovima Europe. Situacija u Turskoj je ipak nešto drugačija. Prevladavaju turisti koji dolaze zrakoplovima sa preko 90%. Ostali načini prijevoza i dolaska turista su zanemarivi zbog loše prometne infrastrukture (malo autocesta, slabo razvijena željeznica) i velike udaljenosti sa emitivnim tržištima.

Zaključno, Turska je država sa puno potencijala, brzo se razvija. Može se svakako reći kako prevladava u velikoj većini hotelski smještaj. Sklapaju se ugovori sa turoperatorima koji su razvili all inclusive ponudu. Što se prometa i dostupnosti tiče, Turska zaostaje za Hrvatskom gotovo u svim segmentima i vrstama prometa u turizmu. Naime, Hrvatska ima bolju i kvalitetniju mrežu autocesta, relativno malu udaljenost sa europskim tržištima te turisti koji biraju svoju destinaciju za odmor je to vrlo važno, pogotovo u doba pandemije COVID-19. Hrvatska ima i bolju povezanost niskotarifnih aviokompanija sa mnogim europskim gradovima. Ukratko, Hrvatska je puno bolje povezana sa receptivnim tržištima od Turske, no zaostaje u ponudi sadržaja te je efekt sezonskog turizma je i dalje prisutan.

5. ZAKLJUČAK

Promet i turizam „ne idu“ jedan bez drugog, međusobno su čvrsto povezani i ovisni. Dobro organiziran i uređen promet, naročito na mikro razini turističkog odredišta, dodatno je jamstvo njegove turističke atraktivnosti. Samo ravnomjerni razvoj svih prometnih grana u prometnom sustavu može omogućiti kvalitetnu i efikasnu logističku potporu turističkoj djelatnosti, kao strateškoj gospodarskoj grani svake zemlje kojoj turizam doprinosi jako puno. Tu se javljaju pozitivne i negativne implikacije međuodnosa turizma i prometa. Pozitivne bi bile izgradnja prometne infrastrukture, kao što je modernizacija prometnica, izgradnja luka i terminala (zračni i pomorski promet), dok se pod negativne implikacije smatra zagađenje okoliša. Negativne ekološke i sve druge aspekte prometa (posebice cestovnog) treba kontinuirano smanjivati u funkciji čišćeg okoliša, koji može povećati konkurentnost turističkih destinacija i, među ostalim, osigurati daljnji razvoj turizma na postavkama održivog razvitka.

Porast broja turista u svijetu zahtjeva obogaćivanje postojećih, ali i razvijanje novih prometnih sredstava u svrhu što učinkovitijeg prijevoza putnika. S druge strane, promet služi kao osnovno sredstvo razvoja turizma, odnosno spaja emitivno i receptivno tržište. U današnje kada tehnologija brzo napreduje, novi suvremeni oblici prijevoza omogućili su povezivanje i najudaljenijih dijelova svijeta te savladavanje velikih udaljenosti u relativno kratkom vremenskom razdoblju. Treba istaknuti kako je zračni prijevoz danas najvažnija grana prijevoza u svrhu turizma. Nakon njega, slijede cestovni i željeznički promet.

Ako se usporedi Hrvatska sa zemljama mediteranskog bazena, ipak je vidljiv zaostatak u odnosu na vodeće zemlje. Što se tiče prometne infrastrukture cestovnog i zračnog prometa vidljiv je napredak. Modernizacija zračnih luka te pojava niskotarifnih aviokompanija spojili su Hrvatsku sa mnogim emitivnim tržištima (Moskva, London, Berlin, Pariz...). Izgradnja autocesta u Hrvatskoj donijela je veliki napredak prometnoj povezanosti u državi, ali i izvan nje. Što se tiče željezničkog i pomorskog prometa, prisutan je nedostatak strategije razvoja ove dvije prometne grane te je potrebna modernizacija. U usporedbi prometne povezanosti, zaostajemo za Francuskom i Italijom, dok smo ispred Grčke i Turske.

Zaključno, svaka zemlja treba poticati modernizaciju i izgradnju svoje prometne infrastrukture, ne samo zbog turizma već i zbog svoje opće gospodarske razvijenosti.

LITERATURA

KNJIGE

1. Zelenika, R., Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Rijeka, Ekonomski fakultet, 2001.
2. Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment, 2002.
3. Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Zagreb, Školska knjiga, 1992.
4. Pašalić, Ž.: Osnove hrvatske gospodarstvene infastrukture, Zagreb, Ekonomski fakultet, 1999.
5. Rubinić, I., Ekonomika brodarstva, Rijeka, Ekonomski fakultet, 1976.
6. Padjen, J., Determinante prometne politike Hrvatske, Zagreb, Informator i Ekonomski institut, 1996.
7. Page, S.J.: "Transport and Tourism: global perspectives", Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England, 2009.
8. Čavlek, N., Bartoluci, M.: Turizam – ekonomske osnove i organizacijski sustav, Školska knjiga, Zagreb, 2011.
9. Steiner, S., Valorizacija prometnog sustava Hrvatske, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2015
10. Črnjar, M.: Ekonomika i politika zaštite okoliša. Ekonomski fakultet, Rijeka, 2002.
11. Horak, S., Turizam i promet, Studij turizma, Zagrebačka škola za menadžment, 2007.
12. Šolman, S., Uloga cestovnog prometa u turizmu Hrvatske, Zagreb, 2010.
13. Radačić, Ž., Suić, I.: Prioritetni zadaci prometne politike u službi strategije obnove i razvoja prometne politike Republike Hrvatske, Promet, vol. 5, 1993.
14. Damić, D.: Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici, "Naše more", 2009.

INTERNETSKE STRANICE

1. Poslovni.hr. <<https://www.poslovni.hr/>> (28.03.2021.)
2. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. <<https://mmpi.gov.hr/>> (05.04.2021.)
3. Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja. <<https://mingor.gov.hr/>> (05.04.2021.)
4. Institut za turizam. <[http://www.iztzg.hr/.](http://www.iztzg.hr/)> (08.04.2021.)
5. Hrvatska turistička zajednica. <<https://croatia.hr/hr-HR>> (08.04.2021.)
6. Svjetska turistička organizacija. <<https://www.unwto.org/>> (08.04.2021.)
7. History. <<https://www.historytv.eu/hr/history-hr>> (06.05.2021.)
8. Državni zavod za statistiku. <<https://www.dzs.hr/>> (18.05.2021.)
9. Ministarstvo kulture i turizma Republike Turske. <https://www.ktb.gov.tr/?_dil=2> (01.06.2021.)
10. Turistička zajednica Istarske županije. <<https://www.istra.hr/hr>> (02.06.2021.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Paneuropski kooridori inkorporirani u prometnoj mreži Hrvatske	16
Slika 2. Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj.....	18
Slika 3. Željeznička mreža u Republici Hrvatskoj	20
Slika 4. Kretanje broja putnika po zračnim lukama RH po mjesecima u 2017. godini	22
Slika 5. Kretanje broja putnika u ZL Pula, 2011.-2017.....	23
Slika 6. Trajekt Lubenice, hrvatskog nacionalnog broдача Jadrolinije	25
Slika 7. Ford Model T.....	35
Slika 8. Predviđanje razvoja turizma UNWTO-a u svijetu do 2030. godine	43
Slika 9. Grad Dubrovnik – grad sa najviše noćenja u RH u 2019. godini.....	48
Slika 10. Pamukkale – izvor termalnih voda pod zaštitom UNESCO-a	51
Slika 11. Motovun – jedno od najpoznatijih srednjovjekovnih mjesta u Istri.....	55
Slika 12. Džamija Aja Sofija – jedna od najpoznatijih džamija na svijetu	55

POPIS TABLICA

Tablica 1. Promet u hrvatskim morskim lukama od 2016.-2020. godine.....	26
Tablica 2. Emisija buke prometnih sredstava	28
Tablica 3. Vodeće turističke receptivne zemlje po broju međunarodnih dolazaka u 2019. godini	30
Tablica 4. Vodeće turističke emitivne zemlje u svijetu po potrošnji u 2019. g.	31
Tablica 5. Broj dolazaka i noćenja turista od 2015. – 2019. godine.....	46
Tablica 6. Udio domaćih i inozemnih turista u ukupnom turističkom prometu RH od 2015. – 2019. godine.....	46
Tablica 7. Prihodi od turizma u Republici Hrvatskoj 2018. i 2019. godine	48
Tablica 8. Broj dolazaka i turista od 2015. – 2019. godine	51
Tablica 9. Prihodi od turizma u Republici Turskoj od 2015. - 2019. godine	52
Tablica 10. Outbound turizam u Turskoj od 2016. – 2019. godine.....	52

SAŽETAK

Za promet i turizam može se slobodno reći kako su dva usko povezana pojma. Tu se ističe pretpostavka kako se sam turistički boravak u destinaciji ne bi mogao odviti bez putovanja iz mjesta stalnog boravka. Isto tako, treba naznačiti kako i sama prometna sredstva, putovanje ili doživljaji spadaju u turističko iskustvo. Treba spomenuti i turističku infrastrukturu. Naime, što je ona razvijenija to su i veće mogućnosti za jači razvitak turizma na nekom području. Što se tiče oblika prometa koji imaju najveći utjecaj na turizam, prva mjesta na ljestvici svakako drže zračni promet koji u današnje vrijeme savladava velike udaljenosti u relativno kratkom vremenskom razdoblju te cestovni promet kojeg zbog svoje elastičnosti turisti također biraju za dolazak u destinaciju. Navedena je i komparacija povezanosti prometa i turizma dvije zemlje Mediterana, Hrvatske i Turske.

Ključne riječi: promet, turizam, turističko iskustvo, infrastruktura, oblici prometa

SUMMARY

For transport and tourism, You can freely say that the two are closely related terms. This emphasizes the assumption that the tourist stay in the destination could not take place without traveling from the place of permanent residence. It is also necessary to determine how the means of transport, travel or experiences themselves belong to the tourist experience. The tourist infrastructure should also be mentioned. Namely, the more developed it is, the greater the opportunities for stronger development of tourism is in an area. As for the forms of transport that have the greatest impact on tourism, the first places on the scale certainly hold air transport, which nowadays ruled a great distance in a relatively short period and road traffic, which because of its elasticity tourists chose to come to the destination. A comparison of the connection between transport and tourism of the two Mediterranean countries, Croatia and Turkey, is also mentioned.

Key words: transport, tourism, tourist experience, infrastructure, forms of traffic