

Uloga prometa u turizmu Republike Hrvatske

Homoky, Adi

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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:137:144164>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-27**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli

Fakultet ekonomije i turizma
«Dr. Mijo Mirković»

ADI HOMOKY

**ULOGA PROMETA U TURIZMU REPUBLIKE
HRVATSKE**

Diplomski rad

Pula, 2022.

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

ADI HOMOKY

ULOGA PROMETA U TURIZMU REPUBLIKE HRVATSKE

Diplomski rad

JMBAG: 0125153265, redoviti student

Studijski smjer: Turizam i razvoj

Predmet: 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, listopad 2022.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisani _____, 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

U Puli, _____, _____ godine



IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, _____ dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile
u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj diplomski rad pod nazivom
_____ 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, _____ (datum)

Potpis

SADRŽAJ

1. UVOD	2
2. PROMET I NJEGOVE OSNOVNE I KARAKTERISTIKE.....	3
2.1. Povijesni razvoj promet.....	5
2.3. Međuovisnost gospodarstva i prometa.....	12
3.VRSTE PROMETA I NJEGOVE KARAKTERISTIKE	14
3.1. Cestovni promet.....	15
3.2.Zračni promet.....	17
3.3. Pomorski promet.....	19
3.3.Željeznički promet.....	21
3.5. Kružna putovanja.....	23
4. MEĐUOVISNOST TURIZMA I PROMETA	26
4.1. TURIZAM KAO SUSTAV I PROMET KAO PODSUSTAV	30
4.2. Globalizacijski trendovi i promet.....	32
4.3. Pozitivni i negativni aspekti promet.....	34
5. VRSTE PROMETA I NJEGOVA ULOGA U TURIZMU REPUBLIKE HRVATSKE.....	36
5.1. Karakteristike prometnog sustava Hrvatske	36
5.2. Prometni sustav i infrastruktura Hrvatske	48
5.4. Udio turističkog u ukupnom prometu	52
ZAKLJUČAK.....	55
LITERATURA	56
POPIS SLIKA	58
GRAFIKONI.....	58
SAŽETAK.....	59
ABSTRACT.....	60

1. UVOD

Tema ovog diplomskog rada prikazati ulogu prometa u turizmu Republike Hrvatske. Novi načini prijevoza revolucionirali su turističku industriju poboljšavajući mogućnosti putovanja na daljinu, brzina putovanja, vrijeme putovanja i razina udobnosti. Uvođenjem željeznice postavljeni su temelji modernog turizma, uslijedila je revolucija automobila koja je promijenila stil regionalnog i međuregionalnog turizma. Međunarodni turizam ubrzo nakon toga omogućile su inovacije u zračnom prijevozu na dugim relacijama, koji dopušteno za turizam u dosad nedostupnim destinacijama.

Dostupnost turističke destinacije također se može poboljšati razvojem prijevoza infrastrukturne mreže ili poboljšanjem povezanosti mreže i turističkih sadržaja. Na primjer, udaljenost od mjesta porijekla turista do željenog odredišta može se smanjiti dodavanjem izravne veze između.

Ovaj diplomski rad je koncipiran u 5 poglavlja. Prvo poglavlje je ujedno i uvodno poglavlje. Drugo poglavlje pod nazivom promet i njegove osnovne karakteristike spomenut je kronološki povijesni razvoj prometa te objašnjen promet kao dio cijelog gospodarskog sustava. Nadalje u poglavlju se elaborira u povezanost i koherentnost gospodarskih grana sa prometom. U trećem poglavlju taksativno se opisuju vrste prometa i njihove karakteristike. U četvrtom poglavlju pisano je o međuovisnosti prometa i turizma. U petom poglavlju radi se o prometu i njegovoj ulozi u turizmu Republike Hrvatske, gdje se opisuje na koji način Hrvatska svoj promet implementira u turistička putovanja i kretanja. Poglavlje obuhvaća i prometni položaj Hrvatske i prometnu infrastrukturu. Poglavlje se završava analizom udjela turističkog prometa u ukupnom prometu. Na temelju sveukupne analize u šestom poglavlju da je se zaključak teme.

2. PROMET I NJEGOVE OSNOVNE I KARAKTERISTIKE

Promet je interdisciplinarna i multidisciplinarno područje, što uvelike. U hrvatskoj znanstvenoj i stručnoj literaturi susreću se pojmovi poput: promet, transport, prijevoz, komunikacije, prijenos i slično, a pojedini od ovih pojmova shvaćaju se u užem i širem smislu.

Pojam promet javlja se u čak tri različita značenja¹:

- Najširi smisao se veže uz odnose među ljudima,
- Nešto uži smisao se odnosi na različite oblike međudnosa ekonomske prirode - robni promet, devizni promet, međudržavni promet i slično,
- Najuzi smisao obuhvaća: prijevoz ili transport, ali i operacije u vezi s prijevozom robe i putnika (ljudi) te komunikacije».

Najstariji oblici putova u svojim počecima nisu imali obilježja ceste, već su to bile utabane staze koje je čovjek slijedio prigodom dnevnih kretanja ili većih migracija. Povezivale su nastambe međusobno ili su se protezale od nastambe do prirodnih izvora poput vodotoka, šuma, pašnjaka, nalazišta kamena, ruda, soli i sl. Razvojem naselja, trgovine i prometa, kao i nastankom organiziranih država, napredovala je i izgradnja cesta².

Prijevozni sustav je način premještanja ljudi ili proizvoda s mjesta na mjesto. Transportni sustavi imaju ulaze, procese, izlaze i povratne informacije. Na primjer, ulazi u sustav gradskog autobusa uključuju vozače autobusa i gorivo. Procesi

¹ Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002. , str. 140.

² <https://tehnika.lzmk.hr/cestovni-promet/>

uključuju vožnju autobusom i ukrcaj putnika. Rezultat je dolazak na predviđena stajališta. Povratne informacije uključuju komentare zadovoljnih kupaca

Transportni sustavi su međusobno povezani. Svaki sustav ovisi o drugim sustavima. Autobusi i automobili, na primjer, prevoze putnike do zračnih luka i brodskih dokova. Transportni sustavi dio su većih tehnoloških, društvenih i ekoloških sustava u svijetu.

Procesom proizvodnje prometnih usluga, koji je istovremeno i proces stvaranja vrijednosti, promet omogućuje da proizvod dobije upotrebnu vrijednost. To znači da se proizvod fizički premješta do potrošača koji ga upotrebljava. Dakle, tek kod potrošača proizvod ima upotrebnu vrijednost. U tom smislu promet je temeljni uvjet, pretpostavka proizvodnje i potrošnje. Po svojoj funkciji u gospodarstvu i šire, u društvu u cjelini, možemo promet usporediti s funkcijom krvotoka u ljudskom organizmu³

Prijevoz je potreban za više ljudi s jednog mjesta na drugo. Pri tome, međutim, prijevoz pruža uslugu koja ima neke jedinstvene karakteristike. Glavne karakteristike usluge mogu se sažeti kao neopipljivost, neodvojivost i kvarljivost:

- Neopipljivost
- neodvojivost
- Kvarljivost
- Varijabilnost
- Sezonalnost i fluktuacije potražnje
- Međuovisnost turističkih proizvoda
- Dominacija vanjskog okruženja
- Visoko kapitalno intenzivan i ekonomija razmjera
- Utjecaj nacionalnih i međunarodnih propisa

³ <https://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf>

Za razliku od fizičkih proizvoda, usluge se ne mogu vidjeti, okusiti, osjetiti, čuti ili pomirisati prije nego što se kupe. Prije ukrcaja u zrakoplov zrakoplovni putnici nemaju ništa osim zrakoplovne karte i obećanja sigurnog dolaska do odredišta.

Proizlazi iz činjenice neodvojivosti da je uslužna proizvodnja tipično fiksirana u vremenu i prostoru. To znači da ako se usluga, kapacitet ili proizvodi ne prodaju na određeni dan, potencijalni prihod koji predstavljaju je izgubljen i ne može se vratiti.

U prometnoj usluzi neodvojivost znači da čin proizvodnje i potrošnje moraju biti istodobni. Izvedba usluge zahtijeva aktivno sudjelovanje proizvođača i potrošača zajedno.

Promet koji ima dominantnu ulogu u uslugama vrlo je varijabilan. Njihova kvaliteta ovisi o tome tko ih pruža te kada i gdje se pružaju. Nekoliko je uzroka varijabilnosti usluge, usluge se proizvode i troše istovremeno, što ograničava kontrolu kvalitete.

Fluktuirajući zahtjevi otežavaju isporuku proizvoda tijekom razdoblja najveće potražnje. Visok stupanj kontakta između pružatelja usluga i putnika znači da dosljednost proizvoda ovisi o vještinama i izvedbi pružatelja usluga u vrijeme razmjene. Nedostatak komunikacije i heterogenosti očekivanja putnika drugi je izvor varijabilnosti.

2.1. Povijesni razvoj promet

Bilo kopnom ili morem, ljudi su uvijek nastojali prijeći Zemlju i preseliti se na nova mjesta. Evolucija prijevoza dovela nas je od jednostavnih kanua do svemirskih

putovanja, a ne znamo kamo bismo sljedeće mogli ići i kako ćemo tamo stići. Slijedi kratka povijest prijevoza, koja datira od prvih vozila prije 900 000 godina do današnjih dana.

Prvo prijevozno sredstvo stvoreno je u nastojanju da se pređe vode: čamci. Oni koji su kolonizirali Australiju prije otprilike 60 000 – 40 000 godina smatraju se prvim ljudima koji su preplovili more, iako postoje neki dokazi da su se pomorska putovanja obavljala još prije 900 000 godina.

Najraniji poznati čamci bili su jednostavni čamci od balvana, koji se nazivaju i zemunice, a napravljeni su izdublivanjem debla. Dokazi za ova plutajuća vozila potječu iz artefakata koji datiraju prije otprilike 10 000 – 7 000 godina. Kanu Pesse, čamac s balvanima, najstariji je iskopan čamac i datira čak iz 7600. godine prije nove ere⁴. Splavi postoje gotovo jednako dugo, a artefakti pokazuju da su se koristili najmanje 8000 godina.

Zatim su došli konji. Iako je teško točno odrediti kada su ih ljudi prvi put počeli pripitomljivati kao sredstvo kretanja i prijevoza robe, stručnjaci se uglavnom oslanjaju na pojavu određenih ljudskih bioloških i kulturnih oznaka koje pokazuju kada su se takve prakse počele odvijati.

Kraj srednjeg vijeka predstavlja vrijeme kada se u prometu počinju javljati velike promjene koje će presudno utjecati na današnji izgled svjetskog prometnoga sustava. Popuštanje srednjovjekovne stege, reorganizacija društva na širem zemljopisnom području uz oživljavanje proizvodnje, dovode do potrebe za pronalaženjem novih tržišta, a nova iskustva rezultiraju i novim spoznajama. Čvršća konstrukcija morskih plovila, otkriće kompasa i drugih navigacijskih pomagala te izrada vjernijih nautičkih karata, omogućili su otkrića Amerike, morskog puta do Indije, oplovljivanje svijeta⁵

Sredinom 19. stoljeća prijevoz je revolucionirao željeznički promet. Učinili su putovanje mnogo bržim. (Uklonili su i opasnost od drumskih razbojnika). Željeznica

⁴ <https://www.thoughtco.com/history-of-transportation-4067885>

⁵ Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002., str. 55

Stockton i Darlington otvorena je 1825. Međutim, prva velika željeznica bila je od Liverpoola do Manchestera. Otvoren je 1830. U 1840-ima došlo je do velikog procvata u izgradnji željeznica i većina gradova u Britaniji bila je povezana. U kasnom 19. stoljeću izgrađeni su mnogi odvojci koji povezuju mnoga sela.

Prva podzemna željeznica u Britaniji izgrađena je u Londonu 1863. godine. Vagone su vukli parni vlakovi. Prvi električni podzemni vlakovi počeli su voziti u Londonu 1890. Središnja linija otvorena je 1900. Linija Bakerloo i Piccadilly otvorena su 1906. U međuvremenu je 1900. otvoren pariški metro.

Od 1829. Londonom su počeli voziti omnibusi na konjsku vuču. Ubrzo su uslijedili i u drugim gradovima. 1860-ih i 1870-ih, tramvaji na konjsku vuču počeli su voziti u mnogim gradovima.

Karl Benz i Gottlieb Daimler napravili su prve automobile 1885. i 1886. Motocikl je patentiran 1885. Također 1880-ih izumljen je sigurnosni bicikl i biciklizam je ubrzo postao popularan hobi.

U međuvremenu na moru, parobrod je revolucionarizirao prijevoz u 19. stoljeću. Do 1815. parobrodi su prelazili La Manche. Savannah je postao prvi parobrod koji je prešao Atlantik 1819. Nadalje, nekad je trebalo nekoliko tjedana da se prijeđe Atlantik. Zatim je 1838. godine parobrod nazvan Sirius prevalio putovanje za 19 dana. Međutim, para nije u potpunosti zamijenila jedro sve do kraja 19. stoljeća kada se parna turbina počela koristiti na brodovima.

U proteklih 200 godina, sustav je prihvatio nova sredstva svakih 50-ak godina: vlakovi, automobili, avioni. Mogu se vidjeti sva ta vozila i njihova infrastruktura kao proizvodi koji se natječu za tržištu. Jasno je da će promet u zraku biti „veliki pobjednik“ u naredih nekoliko desetljeća⁶.

⁶ <https://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/13557/1/The%20Evolution%20of%20Transport.pdf>

Krajem 19. stoljeća iz biciklističke kulture razvio se automobil. Godine 1900. u SAD-u je proizvedeno preko 4000 automobila s različitim pogonskim sklopovima. Godine 1913. Ford je započeo proizvodnju na pokretnoj traci, a time i masovnu proizvodnju pristupačnih automobila. Razvoj turizma, razvoj cestovnog prometa; korištenje besplatnih resursa kamiona iz rata u civilne svrhe; Istisnina zaprege i vagona; dizel motor je postao važan kao motor za brodove i kopnena vozila. cvjetanje pruge; nove vrste prometa zaokružile prometni sustav: motorni promet, cjevovodni promet; završetak plovidbe; gigantizam u brodogradnji; prevladali su parna turbina i motor s unutarnjim izgaranjem.

Prijevoz se znatno poboljšao tijekom 20. stoljeća. Iako su se prvi automobili pojavili krajem 19. stoljeća nakon Prvog svjetskog rata postali su jeftiniji i sve češći. Međutim, 1940. samo je jedna od 10 obitelji u Britaniji posjedovala automobil. Nakon Drugog svjetskog rata njihov se broj povećao. Do 1959. 32% kućanstava posjedovalo je automobil⁷. Ipak, automobili su postali istinski uobičajeni tek 1960-ih. Do 1970-ih većina ih je obitelji posjedovala.

Jasno je da je evolucija prijevoza išla malim koracima kako bi dosegla sadašnji scenarij. Počevši od hoda, ljudi su preživjeli usvajajući različite životne uvjete. Uzgoj životinja ne samo da je pomogao u osnovnim potrebama, već je pomogao i kao prijevozno sredstvo. Zatim se pojavio izum kotača koji je napravio drastičan pomak u prijevozu. zaprežna kola stigla su u kratkom roku čineći putovanje lakšim, smanjujući vrijeme samog putovanja. Ovo smanjenje vremenskog raspona dovelo je do procvata obrta i trgovine dajući znak napretka čovjeku. Izum kotača doveo je do procvata kopnenog prometa. Nakon toga više nije bilo povratka, a čovjek je krenuo krčiti put i do vode i zraka.

⁷ https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Verkehrs

2.2. Promet kao dio gospodarskog sustava

Prometni sustav je način premještanja ljudi ili proizvoda s mjesta na mjesto. Transportni sustavi imaju ulaze, procese, izlaze i povratne informacije. Na primjer, ulazi u sustav gradskog autobusa uključuju vozače autobusa i gorivo. Procesi uključuju vožnju autobusom i ukrcaj putnika. Rezultat je dolazak na predviđena stajališta. Povratne informacije uključuju komentare zadovoljnih kupaca.

Razvoj prometnih sustava odvija se u socioekonomskom kontekstu. Dok su razvojne politike i strategije usredotočene na fizički kapital, posljednjih godina postignuta je bolja ravnoteža uključivanjem pitanja ljudskog kapitala. Bez obzira na relativnu važnost fizičkog naspram ljudskog kapitala, razvoj se ne može dogoditi bez međusobnog djelovanja oba jer infrastrukture ne mogu ostati učinkovite bez pravilnog rada i održavanja⁸. Istodobno, gospodarske aktivnosti ne mogu se odvijati bez infrastrukturne baze. Visoko transakcijske i uslužno orijentirane funkcije mnogih prometnih aktivnosti naglašavaju složen odnos između potreba za fizičkim i ljudskim kapitalom. Na primjer, učinkovita logistika oslanja se na infrastrukturu i menadžersku stručnost.

Zbog intenzivnog korištenja infrastrukture, prometni sektor je važna komponenta gospodarstva i zajedničko sredstvo razvoja. To je još više slučaj u globalnom gospodarstvu u kojem su gospodarske mogućnosti sve više povezane s mobilnošću ljudi i tereta, uključujući informacijske i komunikacijske tehnologije. Očit je odnos između kvantitete i kvalitete prometne infrastrukture i stupnja gospodarskog razvoja. Prometna infrastruktura visoke gustoće i visoko povezane mreže obično se povezuju s visokim razinama razvoja. Kada su prometni sustavi učinkoviti, oni pružaju ekonomske i društvene prilike i koristi koje rezultiraju pozitivnim višestrukim učincima kao što su bolja dostupnost tržišta, zapošljavanje i dodatna ulaganja. Kada su prometni sustavi manjkavi u pogledu kapaciteta ili pouzdanosti, mogu imati ekonomske troškove kao što su smanjene ili propuštene prilike i niža kvaliteta života.

⁸ <https://transportgeography.org/contents/chapter3/transportation-and-economic-development/>

Prometna politika sastavni je dio cjelokupne gospodarske i razvojne politike zemlje. Prometnu politiku uvjetuje usklađeni odnos ciljeva, instrumenata i subjekata politike pomoću kojeg se osigurava optimalna struktura prometnog sustava i njegovo uspješno djelovanje. Unatoč nastojanju za međusobnom komplementarnošću moguće je da pojedini dijelovi prometne i gospodarske politike ne budu dovoljno usklađeni. Glavni razlozi zbog kojih je prometna politika potrebna su sljedeći: društveno-politička i gospodarska važnost prometa, postojanje štetnih eksternih učinaka prometa, tendencija prema monopolizaciji tržišta.

Glavni razlozi zbog kojih je prometna politika potrebna su sljedeći⁹:

- društveno-politička i gospodarska važnost prometa,
- postojanje štetnih eksternih učinaka prometa,
- tendencija prema monopolizaciji tržišta

Jedni od glavnih načela prometne politike su¹⁰:

1. Načelo povezanosti prometa i ekonomije - Osnova tog načela je interakcijska povezanost prometnih i proizvodnih djelatnosti, koja se izražava odnosom glavnih ekonomskih agregata kao što su: društveni proizvod, investicije, zaposlenost, osobna potrošnja stanovništva, te glavnih parametara.

2. Načelo usklađenog djelovanja prometnog sustava - To načelo predstavlja osnovu za reguliranje odnosa između brojnih nositelja prometne djelatnosti na tržištu prometnih usluga i brojnih aktivnih sudionika u cjelokupnom prometnom sustavu.

3. Načelo društvene rentabilnosti (učinkovitosti) - Temelj tog načela proizlazi iz činjenice da je promet kapitalno intenzivna djelatnost s mnogim učincima

4. Načelo jedinstva prometnog sustava - Radi se o načelu koje se temelji na teoriji te na činjenici da je prometni sustav jedinstven, složen, dinamički, tehnički, tehnološki,

⁹ Pađen, J.: Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003. godina, str. 23

¹⁰ Pađen op.cit.55

organizacijski, ekonomski i pravni sustav, čiji su dijelovi i elementi interakcijski čvrsto povezani.

5. Načelo alokacije resursa - Alokacija resursa za cjelokupni prometni sustav alokacija resursa po glavnim prometnim podsustavima, tj. granama

alokacija troškova po korisnicima prometnih usluga.

6. Načelo ravnopravnosti vlasništva - U pitanju je načelo koje određuje da sve vrste vlasništva (a to mogu biti državno, privatno, društveno i mješovito) trebaju sadržavati identične pravne, ekonomske i druge uvjete i mogućnosti poslovanja i razvoja prometne djelatnosti.

7. Načelo racionalnog izbora prometne politike

Mjere prometne politike su one kojima država nastoji djelovati na nositelje prometne politike u svrhu uspostavljanja optimalnog djelovanja prometnog sustava u određenom vremenskom razdoblju.

Sve to navodi na zaključak da su temeljni ciljevi prometne politike trajni doprinos u ekonomskom rastu kroz efikasnost i ekonomičnost prometnog sustava, zadovoljavanje društvenih i prometnih potreba uz uklanjanje i minimiziranje nepovoljnih učinaka prometa¹¹. To znači stalnu brigu u zadovoljavanju prometne potražnje UZ snižavanje prijevoznih troškova, utvrđivanje pravaca razvoja i sinkronizacije izgradnje i modernizacije objekata prometne infrastrukture, pa su u konačnici ciljevi prometne politike ujedno i prometno-zemljopisna valorizacija države.

¹¹ Padjen, : Prometna politika, Informator Zagreb i Ekonomski institut, Zagreb, 1996.

2.3. Međuovisnost gospodarstva i prometa

Promet ostvaruje specifičnu društvenu, političku, socijalnu, vojnu ulogu, ali je ekonomska uloga najnaglašenija i moguće ju je sagledati u tri razine¹²:

- Promet je gospodarstvena djelatnost pa treba funkcionirati prema ekonomskim načelima.
- Uloga prometa u tijeku svih gospodarstvenih procesa je nezamjenjiva,
- Logistička uloga prometa podliježe načelima održivosti. Promet je uslužna djelatnost, a vrijednost prometne usluge povećava vrijednost svakog proizvoda na tržištu, jer je nemoguće u svjetskom gospodarstvu iznaći proizvod u čijoj proizvodnji makar u jednom segmentu.

Značajke prometnih sredstava, infrastrukture, organizacijskih oblika i međunarodni karakter prometa vrlo su rano doveli do toga da se pojedini dijelovi prometa počinju znanstveno izučavati. Prometna sredstva konstruirana su zahvaljujući razvitku tehničkih znanosti. Promet je neprijeporna jedna od osnovnih grana gospodarstva koja omogućava ne samo djelovanje ostalih gospodarstvenih djelatnosti, već i društveni razvitak.

Zbog višeznačne i složene funkcije prometa u društvu i gospodarstvu često se postavljalo pitanje znanstvene discipline koja bi se trebala baviti njegovim izučavanjem. Razvoj prometa koji se dogodio od početka industrijske revolucije povezan je s rastućim gospodarskim prilikama. U svakoj fazi razvoja globalnog gospodarstva razvijena je ili prilagođena određena prometna tehnologija s nizom

¹² Pašalić, Ž. : Osnove hrvatske gospodarstvene infrastrukture, op.cit., str . 41

utjecaja. Ekonomski ciklusi povezani su s nizom inovacija, uključujući prijevoz, koji utječu na ekonomske prilike za proizvodnju, distribuciju i potrošnju.

Ekonomski značaj prometne industrije stoga se može procijeniti iz makroekonomske i mikroekonomske perspektive¹³:

- Na makroekonomskoj razini (važnost prijevoza za cijelo gospodarstvo), prijevoz i mobilnost povezani su s razinom proizvodnje, zaposlenosti i prihoda unutar nacionalnog gospodarstva. U mnogim razvijenim gospodarstvima promet čini između 6% i 12% BDP-a. Nadalje, troškovi logistike mogu činiti između 6% i 25% BDP-a. Vrijednost svih prometnih sredstava, uključujući infrastrukturu i vozila, lako može iznositi polovicu BDP-a naprednog gospodarstva.
- Na mikroekonomskoj razini (važnost transporta za određene dijelove gospodarstva), transport je povezan s troškovima proizvođača, potrošača i distribucije. Tako se za svaki sektor gospodarstva može procijeniti važnost pojedinih prometnih aktivnosti i infrastrukture. Obično su više razine dohotka povezane s većim udjelom prijevoza u izdacima potrošnje. U prosjeku, prijevoz čini između 10% i 15% izdataka kućanstva. Za usporedbu, čini oko 4% troškova svake jedinice proizvodnje u proizvodnji, ali ta brojka uvelike varira ovisno o podsektorima

Zbog demografskih pritisaka i urbanizacije, gospodarstva u razvoju karakterizira neusklađenost između ograničene ponude i rastuće potražnje za prometnom infrastrukturom. Dok neke regije imaju koristi od razvoja prometnih sustava, druge su često marginalizirane nizom uvjeta u kojima neadekvatan prijevoz igra važnu ulogu. Promet sam po sebi nije dovoljan uvjet razvoja. Međutim, nedostatak prometne infrastrukture može biti ograničavajući čimbenik u razvoju. Nedostatak prometne

¹³ <https://transportgeography.org/contents/chapter3/transportation-and-economic-development/>

infrastrukture i regulatorne prepreke zajednički utječu na gospodarski razvoj donošenjem viših troškova prijevoza, ali i kašnjenja čineći upravljanje opskrbnim lancem nepouzdanim.

3.VRSTE PROMETA I NJEGOVE KARAKTERISTIKE

Različiti načini prijevoza konstruirani su za prijevoz putnika ili tereta, ali većina načina prijevoza može prevesti kombinaciju oba. Na primjer, automobil ima kapacitet za prijevoz tereta, dok putnički avion ima prostor koji se koristi za prtljagu i teret. Svaki način karakteriziraju tehničke, operativne i komercijalne karakteristike koje definiraju njegove tržišne prilike. Tehničke karakteristike odnose se na attribute kao što su brzina, kapacitet i pogonska tehnologija, dok operativne karakteristike uključuju kontekst u kojem su načini rada, uključujući ograničenja brzine, sigurnosne uvjete ili radne sate¹⁴. Potražnja za prijevozom i vlasništvo nad načinima su dominantne komercijalne karakteristike, jer se načini prijevoza koriste za potporu gospodarskim aktivnostima i stvaranje prihoda.

Kada se za putovanje ili prijevoz koristi više od jednog načina prijevoza analize, putovanje se može opisati kao multimodalno.

Način prijevoza je kombinacija sljedećeg¹⁵:

- Prometna infrastruktura: prometnice, mreže, čvorovi (stanice, terminali)
- Vozila i kontejneri: kamioni, vagoni, brodovi, zrakoplovi i vlakovi.
- Stacionarna ili mobilna radna snaga
- Pogonski sustav i napajanje : vožnja, upravljanje, prometna signalizacija, željeznička skretnica, zračni promet kontrolirati,

Adekvatna prometna infrastruktura i pristup proizvodnim tržištima su najvažniji n preduvjeti za razvoj svake destinacije. Turist pristupačnost odmarališta rezultat je dva

¹⁴ <https://transportgeography.org/contents/chapter5/transportation-modes-modal-competition-modal-shift/>

¹⁵ https://www.unidue.de/~kte010/modularte/html/main_modules/thoughtData/57/Means%20of%20Transport%20and%20Equipment.pdf

čimbenika: cijene (također u apsolutnom smislu kao u usporedbi s drugim konkurentskim odmaralištima) i vrijeme (stvarno ili percipirano vrijeme potrebno za putovanje od polazišta do odredišta). U većini slučajeva, turizam je razvijen u područjima gdje je ekstenzivan prometne mreže su postojale i postojao je potencijal za daljnji razvoj dostupno. Činjenica da u većini svjetskih destinacija putnik može pronaći odgovarajući ugostiteljski objekti i sadržaji za slobodno vrijeme u blizini terminala pokazuju ovu tvrdnju. S druge strane, turistička potražnja potaknula je ubrzani razvoj prijevoz.

3.1. Cestovni promet

Cestovne infrastrukture veliki su potrošači prostora s najnižom razinom fizičkih ograničenja među načinima prijevoza. Međutim, geografska ograničenja su značajna u izgradnji cesta sa značajnim dodatnim troškovima za prevladavanje obilježja kao što su rijeke ili neravan teren. Dok je povijesno cestovni promet bio razvijen kako bi podržao nemotorizirane oblike prijevoza (pješačenje, domaće životinje i vožnja bicikla krajem 19. stoljeća), motorizacija je ta koja je oblikovala najveći dio njegovog razvoja od početka 20. stoljeća, posebno s postavljanjem nacionalnih sustava autocesta¹⁶. Cestovni prijevoz ima prosječnu operativnu fleksibilnost jer vozila mogu poslužiti u nekoliko svrha, ali rijetko mogu prometovati izvan cesta. Sustavi cestovnog prometa imaju niske ulazne barijere, ali visoke troškove održavanja, kako za vozila tako i za infrastrukturu, koji su povezani s kratkim vijekom trajanja vozila od manje od 10 godina. Uglavnom su povezani s lakom industrijom i distribucijom tereta, gdje su brza kretanja tereta u malim teretima norma. S kontejnerizacijom, cestovni prijevoz postao je ključna poveznica u distribuciji tereta između luka i komercijalnog zaleđa.

Prvi oblici cestovnog prijevoza bili su konji, volovi ili čak ljudi koji su prevozili robu preko zemljanih staza koje su često pratile staze divljači. Kako se trgovina povećavala, staze često su spljoštene ili proširene kako bi se prilagodili aktivnostima. Kasnije razvijen je okvir koji se koristi za vuču tereta. Kotač je vjerojatno došao

¹⁶ <https://transportgeography.org/contents/chapter5/transportation-modes-modal-competition-modal-shift/>

kasnije prethodila je upotreba trupaca kao valjaka. Pojavom Rimskog Carstva pojavila se potreba za vojskama koje bi mogle putovati brzo iz jednog područja u drugo, a ceste koje su postojale često su bile blatne, što je uvelike odgodilo kretanje velikih masa trupa. Da biste riješili ovaj problem, Rimljani su izgradili velike ceste. Rimske ceste koristile su duboke cestovne podloge od drobljenog kamen kao temeljni sloj kako bi se osiguralo da ostanu suhi jer bi voda istjecala iz drobljenog kamena, umjesto da postane blato u glinenim tlima. Tijekom industrijske revolucije i zbog povećane trgovine koja je došla s njim su poboljšane prometnice postale imperativ.

Cestovni promet. U proteklih tridesetak godina u državama Europske unije, ukupni je robni prijevoz porastao više od 122 %, a putnički nešto više od 123 %, od čega se najveći dio tog porasta pripisuje upravo cestovnom prometu. Promatrajući ukupan prijevoz svih roba i sve vrste prijevoza, udio roba transportiranih cestama Europske unije povećan je s 41 % u 1990. godini na 44 % u 1998. godini. Bez novih i dodatnih mjera do 2010. godine očekuje se da će se taj udio povećati na 47 %. Dominacija cestovnoga prometa u Europskoj uniji posebice je vidljiva u putničkom prometu, gdje cestovni promet drži 79 % ukupnoga tržišta putničkoga prometa, željeznički promet 6 % i zračni promet 5 %. Potražnja za uslugama cestovnih prijevoznika na europskom prometnom tržištu može se okarakterizirati kao prevelika, a zbog negativnih vanjskih učinaka cestovnoga prometa sve više i kao nepoželjna potražnja. Sukladno tome, Europska unija brojnim ekonomskim i neekonomskim mjerama pokušava smanjiti potražnju za uslugama cestovnih prijevoznika te stimulirati¹⁷

Temeljne prednosti cestovnog prometa ogledaju se u nižim cijenama na kraćim i srednjim relacijama (osobito za lakopokvarljivu robu i za robu veće pojedinačne vrijednosti) u odnosu na željeznički i zrakoplovni promet, veća je konkurencija, osobito zbog većeg udjela privatnih autoprijevoznika; posebne vrste roba prevoze se posebnim vozilima te se postižu uštede u pakiranju; isporuka je robe brža i nije potrebno prekrcavanje robe jer je cestovna mreža rasprostranjena; neovisan je o

¹⁷ Radačić, Ž., Šimulčik, D., *Ekonomika prometnog sustava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1995., str.19.

kretanju ostalih sličnih vozila i može prilagođavati itinerar tijekom izvršavanja prijevoznog zadatka¹⁸.

Temeljni nedostaci cestovnoga prometa ogledaju se u većoj potrošnji goriva po jedinici prevezenoga tereta, zakrčenosti prometnica, više je ovisan o vremenskim i drugim uvjetima, na većim su udaljenostima cijene veće nego kod željezničkog i pomorskog transporta, ekološke mjere regulacije i negativni vanjski učinci odvijanja cestovnog prometa.

3.2.Zračni promet

Zračni prijevoz sporo se razvijao nakon otkrića braće Wright u Kitty Hawku 1903. godine. Prošlo je više od desetljeća prije prvih neuspješnih pokušaja pokretanja redovnih putničkih usluga. Dana 1. siječnja 1914. prvi svjetski redoviti let s putnikom koji je platio preskočio je zaljev koji je razdvajao Tampe i St. Petersburg na Floridi¹⁹.

U svojim najranijim godinama, zrakoplovna industrija imala je simbiotski odnos s vojnim zrakoplovstvom. Prvi svjetski rat, koji je započeo samo nekoliko mjeseci nakon tog prvog leta iz Tampe, dao je snažan poticaj razvoju komercijalnog zrakoplovstva jer se zračna snaga počela strateški koristiti, a bolji zrakoplovi brzo su predstavljeni. Rat je ostavio u nasljeđe tisuće nezaposlenih pilota i višak zrakoplova, zajedno s poštovanjem budućeg značaja zrakoplovstva.

Zračni promet važan je čimbenik za postizanje gospodarskog rasta i razvoja. Zračni promet olakšava integraciju u globalno gospodarstvo i osigurava vitalnu povezanost na nacionalnoj, regionalnoj i međunarodnoj razini. Pomaže stvaranju trgovine, promicanju turizma i stvaranju mogućnosti zapošljavanja²⁰. Sustav zračnog prometa općenito uključuje zračne luke, kontrola zračnog prometa i zračne prijevoznike. Zračne luke predstavljaju zemaljski dio infrastrukture sustava za rukovanje zrakoplovima različitih zračnih prijevoznika koji prevoze putnike i pošiljke robe/tereta.

¹⁸ Radačić, Ž., Šimulčik, D op. cit. str. 50

¹⁹ <https://transportgeography.org/contents/chapter5/air-transport/>

²⁰ <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/airtransport>

Uređeni i kontrolirani zračni prostor između zračnih luka predstavlja zračni dio infrastrukture sustava²¹. Kontrola zračnog prometa sustav osigurava navođenje zrakoplova tijekom leta kroz kontrolirani zračni prostor između zračnih luka i tijekom njihovih kretanja na tlu u samim zračnim lukama. Ovim zrakoplovima upravljaju zračni prijevoznici općenito kategorizirani u dvije klase: oni koji primarno prevoze putnike i u ograničenoj mjeri teretne pošiljke; i one, koje isključivo prevoze teretne pošiljke.

Neke od dobrih strana zračnog prometa ogledaju se u velikoj brzini transporta, sigurnosti, jednostavnosti transporta, jednostavnijem pakiranju i nižim troškovima pakiranja, jednostavnijim carinskim formalnostima, jeftinijem osiguranju robe te manjim krađama i manipulativnim gubicima. Zbog svega toga se zračni promet koristi za prijevoz robe kod koje je bitna brzina i koja može podnijeti visoku cijenu prijevoza (lakopokvarljiva roba, cvijeće, rezervni dijelovi, elektronika, skupocjena roba).

Temeljni nedostaci zračnog prometa ogledaju se u velikoj potrošnji goriva, visokim cijenama transportne usluge, zagađenju okoliša i buci.

Buduća potražnja za zračnim prometom zahtijeva pružatelje usluga zračnog prometa, operatere i istraživače koji će implementirati nove postupke i tehnologije za upravljanje gustom mrežom zračnog prometa. Uski prostor u kapacitetu, koja su već djelomično prisutna, predstavljaju izazov kontroli zračnog prometa na kopnu, zemlji i zračnoj strani. Ekonomski pritisak dodatno tjera dionike u zračnom prometu da održivo povećaju učinkovitost prijevoza s obzirom na nadolazeća društvena i ekološka pitanja bez pogoršanja razine sigurnosti. Neučinkovitosti koje ukazuju na visok potencijal poboljšanja identificirane su u vremenskim operacijama zrakoplova, međuovisnostima putanja zrakoplova i putnika, ekonomskom i ekološkom utjecaju zračnog prometa, mrežnim operacijama i rukovanju nesigurnostima, smetnjama i prekidima u zrakoplovnom sustavu²². Trenutačni pristupi pružit će rješenja, kao što su otporno upravljanje mrežom zračnog prometa, zeleni postupci taksija u zračnoj luci, optimalna kontrola oskudnih resursa (npr. mjesta, kapaciteta piste ili platforme, raspodjela flote) i ublažavanje utjecaja teških vremenskih uvjeta. Usredotočujući se

²¹ <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/air-transport>

²² https://www.mdpi.com/journal/aerospace/topical_collections/air_transportation

na operacije zrakoplova, novi algoritmi za optimizaciju bave se vremenskim upravljanjem trajektorijama uzimajući u obzir proturječne ciljeve povećane učinkovitosti i svijesti o okolišu, strategije za smanjenje buke, učinkovit dizajn zračnog prostora i povećane ciljne razine sigurnosti.

3.3. Pomorski promet

Pomorski prijevoz ljudi i dobara morem ,u užem smislu, djelatnost pomorskog brodarstva, morskih luka, pomorskih špeditera i pomorskih agenata. U širem smislu, u pomorski promet mogu se uključiti i djelatnosti prekomorskog pakiranja robe, kontrole ukrcaja robe u brod ili iskrcaja iz broda, osiguranja plovila, robe i putnika u pomorskom prijevozu te opskrbe brodova.

Pomorstvo i pomorski promet može se elaborirati kao okosnica globalne trgovine, koji je odgovoran za prijevoz većine sirovina, komponenti i gotovih proizvoda koji pokreću gospodarstvo. Učinkovito i relativno jeftino preoceansko brodarstvo omogućuje učinkovit uvoz i izvoz robe i podržava egzistenciju milijardi ljudi. U prvoj četvrtini 21. stoljeća globalna flota kontejnerskih brodova, tankera i brodova za rasuti teret bila je odgovorna za prijevoz oko 80 posto obujma svjetske trgovine i oko 70 posto vrijednosti trgovine²³.

Rane civilizacije, koje su nastale vodenim putovima, ovisile su o plovilima za prijevoz. Egipćani su vjerojatno bili prvi koji su koristili morske brodove (oko 1500. pr. Kr.); Feničani, Krećani, Grci i Rimljani također su se oslanjali na vodene putove. U Aziji su kineski brodovi opremljeni s više jarbola i kormilom putovali morem oko 200. godine n.e.; već od 4. stoljeća prije Krista Kinezi su se uvelike oslanjali na unutrašnje vodene putove za prijevoz hrane u svoje velike gradove.

Trgovina začinima bila je veliki poticaj brodarstvu; Arapi su plovili do takozvanih Otoka začina u Istočnoj Indiji prije kršćanske ere, a europske trgovačke mornarice rasle su uglavnom zahvaljujući tome. Trgovina čajem imala je sličan učinak, kao i

²³ <https://www.britannica.com/technology/shipping-water-transportation>

otkriće zlata u Novom svijetu. Razvoj brodarstva kao sredstva međunarodne trgovine utjecao je na formiranje lučkih gradova u obalnim regijama diljem svijeta.

Nakon ukidanja ropstva i uspona druge industrijske revolucije, SAD i Engleska bile su pomorske nacije u usponu u 19. stoljeću; Njemačka, Norveška, Japan, Nizozemska i Francuska pridružile su im se početkom 20. stoljeća, a Grčka je dominirala industrijom do kraja stoljeća. Početkom 21. stoljeća brojne azijske zemlje bile su uvrštene među nacije s najvećim brodarima, uključujući Kinu, Japan, Singapur i

Južnu Koreju. Mnogi od najvažnijih modernih brodskih putova su blizu obale i prekooceanski, iako su velike rijeke, kanali i unutarnji plovni putovi također ekonomski važni.

Doba ubrzanog gospodarskog i tehničko-tehnološkog razvoja moderne proizvodnja zahtijeva dobro organiziran i prije svega siguran transportni sustav. Studija o prometa u cjelini uključuje proučavanje pojedinih vrsta i sustava, posebno njegovih većine važan dio: pomorski prometni sustav. Pomorski promet, dakle, uključuje prijevoz putnika i/ili robe morem, koji se često naziva brodarstvo (seaborne), koji može biti putnički i teretni.

Teoretski gledano, prijevoz tereta je vrlo širok pojam koji podrazumijeva različite načine upošljavanje teretnih brodova, pa ih prema tome ima nekoliko vrsta - brodski, linijski i specijalizirani dostava. Svaka od ovih vrsta prijevoza tereta djeluje u skladu sa svojim operativnim djelovanjem procese i postupke kontrole, kojima upravlja i kontrolira menadžment kvalitete brodarskih tvrtki, a nadziru nadležne državne institucije i organizacije za kontrolu pomorske plovidbe²⁴.

²⁴ http://www.geocities.ws/icts_papers/Papers/Samija.pdf

Dobro razvijena prometna infrastruktura osigurava povratak kroz određene makroekonomski pokretači produktivnosti, kao što su „širenje poslovnih aktivnosti, inovacije, ulaganja, tržište rada, konkurencija, domaća i međunarodna trgovina global mobile aktivnost, regionalni gospodarski razvoj, dobrobit stanovništva, sigurnost okoliša i zdravlje. Pomorski promet je važna sastavnica prometnog sustava, i čini veliki dio svjetske trgovine. Štoviše, smatra se da sudjelovanje u globalnoj pomorskoj trgovini vrlo važan faktor za privlačenje globalnog kapitala

3.3. Željeznički promet

Željeznički promet je važno prijevozno sredstvo u vozilima koja se kreću prugom ili željeznicom. Uobičajeno korišten, to je jedan od najvažnijih i najisplativijih načina za kretanje i prijevoz ljudi s jednog mjesta na drugo. Također radi za prijevoz robe na velike i kratke udaljenosti. Budući da ovaj sustav radi s metalnim tračnicama i kotačima koji su obično izrađeni od čelika, njegova je inherentna prednost manjeg otpora trenja što pomaže u spajanju više tereta u smislu vagona ili vagona, sustava koji je općenito poznat kao vlak. Vlakovi obično voze pomoću lokomotive na električni ili dizelski pogon. Složeni sustavi signalizacije koriste se ako postoji više mreža ruta. Željeznički promet također je jedan od najbržih oblika kopnenog prometa.

U 18. stoljeću, radnici u rudarskim područjima Europe primijetili su da se natovarena kola lakše pomiču ako su kotači vođeni tračnicom napravljenom od metalnih ploča, jer je to smanjilo trenje, i tako je počela priča. Početak industrijske revolucije zahtijevao je učinkovitije načine dopremanja sirovina u nove tvornice i premještanja gotovih proizvoda iz njih. Engleski rudarski inženjer Richard Trevithick prvi je upotrijebio vlak i prilagodio parni stroj, koji se početkom 18. stoljeća koristio za crpljenje vode, za vuču lokomotive u Južnom Walesu²⁵. Dvadeset godina kasnije, tračnice su razvijene od lijevanog željeza kako bi izdržale težinu parne lokomotive. Prva javna željeznica za putnike i teret bila je Liverpool-Manchester, svečano otvorena 1830. Nju je također vodio George Stephenson, uz pomoć svog sina Roberta Stephensona. Prvo prijevozno sredstvo koje je koristilo kotače postavljene na tračnice konstruirao je Englez Richard Trevithick 24. veljače 1804. To se može

²⁵ <https://www.euston96.com/en/rail-transport/>

smatrati prvim vlakom. Prvi javni prijevoz koji je radio s parnim lokomotivama otvoren je 1830. Pratio je prugu od Liverpoola do Manchesteru u Engleskoj. Ovu prvu tvrtku za željeznički prijevoz vodio je George Stephenson uz pomoć svog sina Roberta. U Sjedinjenim Američkim Državama željeznica se razvila u potrazi za načinom komunikacije gradova od istočne obale do unutrašnjosti zemlje. Prva parna željeznica otvorena je 1830. u Charlestonu. Izgradnja željeznice raširila se po cijelom svijetu, jer je bila učinkovito, javno i jeftino prijevozno sredstvo te je omogućavala prijevoz različitih vrsta tereta i ljudi na područja u unutrašnjosti kontinenata.

Željeznički prijevoz ima snažnu ekonomsku opravdanost, što ga čini konkurentnom modalnom opcijom za mobilnost putnika i tereta. Ipak, razvoj željeznice je kapitalno intenzivan budući da željezničke mreže više ovise o gustoći gospodarstva nego o gustoći naseljenosti. Sposobnost vlakova da vuku velike količine tereta i značajan broj putnika na velikim udaljenostima njihova je primarna prednost. Općenito, željeznički promet je učinkovitiji od cestovnog. Međutim, njegov glavni nedostatak je fleksibilnost jer promet mora slijediti fiksne rute, vlakovi se moraju sastavljati, a prekrcaj se mora odvijati na terminalima. Nakon što su vagoni sastavljeni ili se putnici ukrcaju, vlakovi mogu ponuditi uslugu visokog kapaciteta pri razumnoj brzini, što je značajno kada su uključeni sustavi velikih brzina. Ova značajka dovela je do uloge željeznice u otvaranju unutrašnjosti kontinenata u 19. stoljeću i ostaje njezina glavna prednost. Većina željezničkih aktivnosti ima snažan regionalni fokus, posebno kada je riječ o mobilnosti putnika²⁶. Tokovi tereta odvijaju se na mnogo većim udaljenostima, što željezničke koridore čini posebnom prostornom funkcijom željeznice. S kontejnerskim jediničnim vlakovima lako se može postići ekonomija razmjera, dok ceste imaju ograničenu mogućnost iskorištavanja ove prednosti. Svaki dodatni kontejner koji se prevozi cestom uključuje isto povećanje graničnog troška. U isto vrijeme, za željeznicu, postoji opadajući granični trošak po dodatnom kontejneru dok se ne postigne veličina jediničnog vlaka. Za putnike vrijedi isto kao i za cestovni prijevoz, dodatno kretanje obično uključuje dodatno vozilo, dok za željeznički granični troškovi padaju kako se putnički vlak popunjava.

Od svog osnutka pa sve do pojave automobila i autobusa, željeznice su imale monopol nad kopnenim prometom. Štoviše, željeznice su igrale vitalnu ulogu u

²⁶ <https://transportgeography.org/contents/chapter5/rail-transportation-pipelines/>

društveni, ekonomski i politički razvoj raznih zemalja u svijetu. Iako zahtijeva vrlo velike kapitalne izdatke, željeznice su glavno prijevozno sredstvo koje nosi najveći udio ukupan promet ljudi i tereta. Željeznice također igraju ključnu ulogu u promicanju putovanja i turizma. Uvođenje željeznice u 18. stoljeću i daljnjim širenjem i napretkom u dvadesetom stoljeću pokrenuli su potražnja za putovanjima i turističkim aktivnostima diljem svijeta. Pojava energetske krize 1974 uzrokovao je pad korištenja zračnog i cestovnog prijevoza, jer je postalo još skuplje putovati njime zrakoplovi i autobusi ili automobili.

3.5. Kružna putovanja

Međunarodna industrija krstarenja razvila se u najuspješniji sektor na tržištu pomorskog slobodnog vremena, ostvarujući stalni prosječni rast od 7,4%, više od dva desetljeća. Iskorištavanje ekonomije razmjera koje je dovelo do troškovnih prednosti, zajedno s diversifikacijom proizvoda i uključivanjem maštovitih pogodnosti i itinerera u ime krstarenja, pomoglo je u razvoju masovnog tržišta krstarenja koje je privuklo interes širih krugova. i raznovrsniju klijentelu. Ova popularizacija nije samo povećala profitabilnost krstarenja, već i ekonomske koristi koje uživaju zemlje domaćini koje ih prihvaćaju. Novija literatura naglašava značajan doprinos turizma krstarenja lokalnim zajednicama stvarajući dodatni prihod, zapošljavanje

industrija krstarenja odnosi se na sva poduzeća koja su uključena u olakšavanje putovanja za užitak korištenjem brodova za krstarenje. To bi uključivalo operatere krstarenja i kompanije za krstarenje, kao i tvrtke koje se bave proizvodnjom brodova za krstarenje. Osim toga, uključuje određene tvrtke za zabavu specijalizirane za zabavu na krstarenjima.

Na mnogo načina, industrija krstarenja također dijeli sličnosti s hotelskom industrijom, jer se smještaj nudi na brodu²⁷. To znači da su ljudi angažirani za rad u industriji krstarenja različiti, uključujući članove posade brodova za krstarenja, poslužno

²⁷ <https://www.revfine.com/cruise-industry/>

osoblje, zabavljače, pa čak i specijalizirane upravitelje hotela na brodovima za krstarenja.

Linija za krstarenje naziv je tvrtke koja upravlja brodovima za krstarenje i prodaje krstarenja klijentima koji plaćaju. Unutar cijene krstarenja, kupci obično mogu očekivati kabinu na kruzeru, neki oblik zabave, pristup hrani (ponekad na bazi all inclusive) i da brod putuje zadanom rutom.

Imajući to na umu, globalne krstarenja djeluju u jedinstvenom prostoru, gdje su dio turističke industrije, dio industrije zabave i dio industrije slobodnog vremena, a istodobno implementiraju elemente hotelskog menadžmenta.

Važno je razumjeti da se brodovi za krstarenje i linije za krstarenje smatraju odvojenima od putničkih brodova i putničkih linija. Ključna razlika između to dvoje je u tome što krstarenja nude povratna putovanja, s osnovnim fokusom na zadovoljstvo, dok su putničke linije prvenstveno usmjerene na putovanje s jedne lokacije na drugu.

Industrija krstarenja dom je niza velikih i etabliranih tvrtki, sa sljedećih šest kompanija koje se danas ubrajaju među najveće i najpoznatije u svijetu²⁸:

- Carnival Cruise Line - Carnival Corporation & PLC jedna je od najvećih kompanija za krstarenja u industriji krstarenja. Carnival Corporation & PLC osnovan je 1972. godine i sastoji se od Carnival Corporation sa sjedištem u Sjedinjenim Državama i Carnival PLC-a sa sjedištem u Ujedinjenom Kraljevstvu. Njegovi brendovi uključuju: Carnival Cruise Line, Princess Cruises, Holland America Line, Seabourn Cruise Line, Cunard, AIDA Cruises, Costa Cruises i P&O Cruises.

²⁸ <https://www.revfine.com/cruise-industry/>

- Royal Caribbean International. Osnovan 1968., Royal Caribbean International često se navodi kao druga najveća tvrtka za krstarenje na svijetu, koja opslužuje oko 5 milijuna putnika svake godine. Njegova matična tvrtka, Royal Caribbean Cruises, također posjeduje brendove Celebrity Cruises i Azamara Club Cruises, privlačeći dodatnih milijun putnika godišnje. Glavna linija krstarenja Royal Caribbean International posluje s flotom od 26 plovila, a to uključuje četiri najveća putnička broda bilo koje vrste na svijetu, uključujući brod 'Symphony of the Seas', koji je priznat kao najveći svjetski putnički brod, kada mjereno bruto tonažom.MSC Cruises
- MSC Cruises je pododjel šire Mediterranean Shipping Company i djeluje kao tvrtka za krstarenja. Tvrtka je osnovana 1989. godine, sa sjedištem u Ženevi u Švicarskoj i jedan je od najvećih poslodavaca u cijeloj industriji kruzera te zapošljava više od 23.000 ljudi. Ova linija za krstarenja posluje s flotom od 17 brodova, s planovima da se to poveća na 25 brodova tijekom sljedećeg desetljeća. Procjenjuje se da se svake godine oko 3 milijuna putnika ukrca na MSC brodove za krstarenje, a tvrtka pruža usluge na više od 200 odredišta, raspoređenih na pet različitih kontinenata.
- . Norwegian Cruiseline Norwegian Cruise Line osnovan je 1966. godine i ima sjedište u Miamiu na Floridi. Prepoznata je kao treća najveća kompanija za krstarenja na svijetu, mjereno ukupnim brojem putnika, koja čini više od osam posto cjelokupnog svjetskog tržišta krstarenja. Norwegian posluje s flotom od 17 brodova i donosi više od 5 milijardi dolara godišnjeg prihoda. Tvrtka nudi krstarenja na više od 400 odredišta diljem svijeta. Također posjeduje dva privatna karipska otoka: Great Stirrup Cay i Harvest Caye. Ukupno se procjenjuje da kruzerska kompanija zapošljava više od 30.000 ljudi, što je čini trećim najvećim poslodavcem u industriji krstarenja.

Relativno manji broj kompanija za krstarenja natječe se za udjele na svjetskom tržištu na različite načine, razvijajući inovativne komercijalne strategije i ulažući

višemilijunske proračune u istraživanje i razvoj najmodernijih plovila koja mogu kombinirati eleganciju visokokvalitetnog života prostore s najsuvremenijim tehnološkim konceptima potrebnim za pružanje stabilnosti ovim novim plutajućim hotelima, pomičući granice pomorske konstrukcije i dizajna do krajnjih granica za iznimne navigacijske performanse i udobnost na dasci uz zadržavanje najviših standarda za sigurnost i sustave upravljanja okolišem.

4. MEĐUOVISNOST TURIZMA I PROMETA

Ljudske potrebe utječu na stvaranje putovanja, a sadržaji u prostoru, pak, utječu na prostorni raspored tih putovanja.

Svako putovanje negdje nastaje i negdje završava. Kada je o putničkom prometu riječ, većina putovanja nastaje u kućanstvu, iako dio putovanja nastaje i na drugim mjestima (npr. odlazak s radnog mjesta u kupnju ili nakon kupnje u trgovačkom centru, odlazak na sportsku priredbu itd.). Putuje se, dakle, s određenim motivom ili svrhom. Motiv putovanja najčešće je vezan uz određeni sadržaj na mjestu u koje se putuje. Mjesto u ovom slučaju obilježava cilj putovanja, bez obzira je li riječ o cilju unutar mjesta stanovanja ili izvan njega.

Ta je povezanost osnovica za svako predviđanje prometne potražnje čime se utvrđuju kvantitativne osnove za prometno planiranje.

Prema ustaljenom shvaćanju predviđanje prometne potražnje podrazumijeva predviđanje utjecaja što će ga različite razvojne politike i programi imati na veličinu te potražnje.

Za razumijevanje turističkih, ali i ostalih putovanja dobro je znati barem osnovno o teoriji ljudskih potreba iz kojih ta putovanja nastaju. Dio ljudskih potreba ne može se ostvariti bez putovanja. Potrebe, dakle, stvaraju i prometnu potražnju. Postoje mnoge teorije ljudskih potreba, a najpoznatije su one S. Freuda F. Herzberga i A. Maslowa. Freudova teorija kaže da su psihološke snage koje određuju ponašanje uglavnom podsvjesne. Odrastajući i prihvaćaju društvena pravila, osoba potiskuje te snage, pa nije više u stanju razumjeti vlastitu motivaciju. Herzbergova teorija dijeli faktore koji

utječu na ljudsko ponašanje na faktore nezadovoljstva (utječu na odbijanje neke akcije) na faktore zadovoljstva (potiču na prihvaćanje i na akciju).

Najpoznatija je Maslowljeva teorija koja ljudske potrebe dijeli na²⁹:

1) fiziološke, koje podrazumijevaju zadovoljenje osnovnih životnih potreba kao što su hrana, piće, spavanje i sl.,

2) sigurnosne, koje se javljaju kada su zadovoljene fiziološke potrebe, a znače osiguranje fizičkog integriteta osobe u sigurnom okružju,

3) društvene, koje podrazumijevaju ljudske potrebe za druženjem,

4) potreba za poštovanjem, koje se ostvaruju stjecanjem društvenog statusa i

5) potrebe za samoostvarenjem, koje znače dokazivanje samome sebi sposobnosti z stjecanje pojedinih znanja i vještina koje nisu bitne za život i karijeru, nego služe samo za povećanje samosvijesti. Prema toj teoriji, turizam se javlja kao treća grupa potreba, a proteže se na četvrtu i petu grupu potreba.

Turizam i prijevoz nedjeljivo su povezani. Bez privremene promjene mjesta boravka nema turizma, a budući da se ta promjena gotovo isključivo obavlja nekim prijevoznim sredstvom, prijevoz, odnosno u širem smislu promet, nezaobilazan je čimbenik turističkog putovanja, Putovanje, dakle, čini mogućim susret turističke potražnje i ponude, pa bez prijevoza ne b bilo ni turizma kakvog poznajemo. Međutim, povezanost turizma i prijevoza ne završava samo na relaciji mjesto stanovanja turistička destinacija, nego je ta veza složenija i proširuje se na prijevoz u turističkoj destinaciji, šire i uže shvaćenoj, te na sve značajniju zastupljenost pojedinih prijevoznih sredstava kao glavne turističke atrakcije, zbog koje se putovanje i poduzima, ili pak na prijevoz koji pridonosi atraktivnosti boravka u turističkoj destinaciji. Uloga prijevoza u turizmu se, dakle, prije svega očituje u sljedećem:

1. prijevoz omogućuje fizičku dostupnost turističke destinacije;

2. prijevoz omogućuje kretanje unutar turističke destinacije;

²⁹ Horak, S., Turizam i promet, Studij turizma, Zagrebačka škola za menadžment, 2007., str. 25

3. prijevoz, odnosno putovanje određenim prijevoznim sredstvom samo je po sebi turistička atrakcija.

Problem prometne dostupnosti do turističke ili neke druge destinacije u svom izvornom smislu, koji podrazumijeva mogućnost fizičkog dolaska u destinaciju upotrebom prijevoznog sredstva, danas gotovo više i ne postoji, pa se na umu uglavnom imaju sljedeći elementi te dostupnosti: trajanje putovanja, cijena prijevoza, sigurnost putovanja, udobnost putovanja, načini prijevoza raspoloživi na određenoj relaciji. Prometna dostupnost turističke destinacije vezana je prije svega za glavnu državne i međudržavnu prometnu infrastrukturu i terminale koji moraju zadovoljiti prometne zahtjeve na što kvalitetniji način. Prometno dostupnija destinacija imat će više izgleda za bolju iskorištenost turističkih kapaciteta i ukupni razvoj od one koja to nije, pod uvjetom da obje imaju približno jednako atraktivne turističke sadržaje.

Prijevoz do turističke destinacije i natrag dio je turističkog doživljaja, odnosno s prijevozom započinje i završava turistički doživljaj ukupnog putovanja, pa njegov utjecaj na taj doživljaj može biti pozitivan i negativan. Jednako kao i utjecaj boravka u destinaciji. Zbog toga se prijevozu pridaje sve veća važnost u ukupnoj atraktivnosti pojedine destinacije. Pretvaranje prijevoza u turistički doživljaj moguće je uz osiguranje primjerene kvalitete prijevozne usluge, kao i uz stvaranje atraktivne ponude kojom se turisti mogu koristiti tijekom puta do odabrane destinacije radi zadovoljenja svojih potreba tijekom putovanja. Takva je npr. ponuda pratećih uslužnih objekata uz ceste, na aerodromima i drugim putničkim terminalima te u prijevoznim sredstvima, koja podrazumijeva i pružanje raznih informacija tijekom putovanja, mogućnost rezervacije smještaja, razgledavanje usputno ih turističkih atrakcija.

Teroristički napadi i politički nemiri na globalnoj razini svakako su poremetili turizam, ali ga nisu zaustavili. Najviše su pogođena područja, naravno, ona u kojima je došlo do nemira i bila u središtu velike medijske pozornosti. Indeks globalnog terorizma koji je izradio Institut za ekonomiju i mir pokazuje da, dok su se žrtve terorizma smanjile od 2015., broj pogođenih zemalja, 71, najveći je od 2002³⁰. Valja napomenuti porast ekstremno desničarskog terorizma u zapadnim zemljama, s povećanjem od 320% u posljednjih pet godina.

³⁰ <https://opentextbc.ca/introtourism2e/chapter/globalization-and-the-tourism-industry/>

Globalna pandemija COVID-19 2020. rezultirala je velikom i iznenadnom transformacijom u odnosu između sigurnosti i putovanja. Počevši od početka ožujka 2020., kanadska vlada krenula je prema zatvaranju granica i ograničavanju izlaznih i ulaznih putovanja. Ti su napori isprva trebali obuzdati širenje virusa na međunarodnoj razini, razvijajući se prema nacionalnoj karanteni kako bi se "poravnala krivulja" broja oboljelih. Jasno je da je pandemija promijenila način na koji putujemo i način na koji definiramo sigurnost putovanja u globalnom okruženju.

Iako sigurnost i zaštita možda nisu pokretački razlozi za turiste pri odabiru određenog odredišta, svakako nedostatak sigurnosti i zaštite često eliminira lokaciju s popisa želja putnika. Sigurnost i zaštita putnika postaje sve važnija kako zemlje pokušavaju zaštititi svoje građane. Vladine agencije diljem svijeta izdaju savjete i upozorenja svojim građanima da se drže podalje od opasnih lokacija i političkih nemira.

Prometna dostupnost turističkih odredišta odnosi se na glavnu državnu i međudržavnu prometnu infrastrukturu (ceste i terminale) koja bi trebala, uz vozila javnog i osobnog prijevoza organizirati promet, omogućiti zadovoljenje prometnih zahtjeva koji se nazivaju daljinski promet. Bolje povezana cestovna destinacija imat će veće šanse za bolje korištenje turističkih kapaciteta i ukupni razvoj od one koja to nije, pod uvjetom da su obje gotovo jednako atraktivni turistički sadržaji. Osiguranje prijevoza turista u prometnoj turističkoj destinaciji podrazumijeva dostupnost turističkih atrakcija i drugih sadržaja potrebnih turistima, što može rezultirati uvjetima za njihov posjet i užitak boravka u turističkoj destinaciji. Pritom se destinacija ostvaruje izvan granica grada ili mjesta i njegove okolice uključujući dostupnost svoje okoline u prihvatljivom vremenu za dnevne izlete.

U turizmu se koriste sva raspoloživa prijevozna sredstva, u funkciji prijevoza i zabave. Udio pojedinih prometnih sredstava u turističkom putovanju, uključujući i njihovo značenje, za svaku turističku destinaciju razlikuje se svaka destinacija jedna od druge. Zračni promet Europljana u međunarodnim putovanjima s turističkom svrhom zastupljen je s 48%, ali kada se gledaju svi međunarodni odlasci s oko

46%³¹. Razvoj turističkog prometa uvjetovan je postojanjem odgovarajućih prijevoznih sredstava za prijevozna sredstva: ceste, autoceste, željezničke pruge, kolodvori, autobusni kolodvori, riječne i morske luke, zračne luke i dr. Danas se turizam dosta razvio zahvaljujući modernizacija i diversifikacija načina i prijevoznih sredstava. Napredak u tom području omogućio je uključivanje u turističku sferu resursa na znatnoj udaljenosti od turističkih emitivnih središta ili prevladavanje nekih prirodnih prepreka.

4.1. TURIZAM KAO SUSTAV I PROMET KAO PODSUSTAV

Kao što svaki proizvođač zna, najbolji proizvod za proizvodnju je onaj koji je privlačan ili preferiran na tržištu. To jednako vrijedi i za turizam. Ispitivanje strane potražnje u turizmu otkriva glavni čimbenik-turist mora biti motiviran za putovanje. Oni koji nemaju interes, želju i svrhu putovanja i ostaju doma može se ubrojiti u turističku potražnju. Turistički znanstvenici i marketinški stručnjaci nastavljaju istraživati nedostižne ljudske karakteristike koje utječu na nečiju želju za putovanjem. Unutar ukupne populacije, osim ako netko nema financijsku sposobnost za plaćanje usluge i objekte, manje je vjerojatno da će doći do putovanja. Iako značajan broj autokampa, boravak u besplatnim hostelima, ili kod prijatelja i rodbine, veće tržište turističke potražnje javlja se u srednjem do višem društvenom ekonomske zgrade. Putnici zrakoplovom, automobilima i kruzerima imaju novca potrebnog za najveći dio turističke potražnje.

Kako stanovništvo živi dulje i kako medicinska znanost i praksa poboljšati, više ljudi može putovati. Međutim, osim ako nemaju vrijeme i fizičku sposobnost za putovanje neće se računati. Ovaj faktor nije ograničen samo na starije osobe. Mlađe osobe mogu biti ograničeno u vremenu putovanja rasporedom rada ili fizičkim nedostatkom. Ovi i mnogi drugi čimbenici čine predviđanje putovanja vrlo teškim. Predviđanje potražnje za putovanjima je poželjno od strane planera, ali je jedno od stvari koje je

³¹ https://www.researchgate.net/publication/312038614_Interdependence_of_Transport_and_Tourism

najteže ostvariti. Predviđanje se definira kao umjetnost predviđanja događanja događaja prije nego što se stvarno ostvare.

turistička destinacija se vidi kao konsolidacija proizvoda i iskustava koja utječu na turiste da putuju. Iako postoje mnoge studije o različitim aspektima turističke destinacije, pomak od "masovnog turizma" prema "alternativnom turizmu", promjene ukusa turista kao i povećanje putnih mogućnosti, pozvali su turističku destinaciju da bude kreativnija u ponudi nišnog turizma ili što je još važnije, "Turistički prijateljska destinacija". Budući da ne postoje posebne teorije, koncepti, okviri i indikatori u korištenju turističkih destinacija, ostavljajući prazninu u znanju i nerazumijevanju o formiranju turističkih destinacija. Stoga je cilj ove studije razviti koncept turističko prijateljske destinacije korištenjem pristupa turističkom sustavu. Glavni cilj ovog istraživanja je identificirati uloge turističkog sustava koji utječu na element aktivnosti, proizvoda i prostora na razvoj koncepta turističke destinacije³². Kroz ovu studiju nastoji se dati relevantan koncept turističke destinacije i biti mjerilo za turističku destinaciju koja koristi ovaj koncept.

Prijevoz se smatra jednom od četiri glavne kategorije turizma (prijevoz, smještaj, usluge prehrane i pića te ostala turistička dobra i usluge). Prometne aktivnosti temeljne su za turizam jer osiguravaju vezu između generirajućih i destinacijskih regija te mogućnost kretanja turista po destinaciji, odnosno korištenjem usluga unutarnjeg prijevoza. Prometna industrija također je prepoznata kao središnji čimbenik u razvoju destinacije. Prijevoz je uključivao predmete kao što su brodovi, zrakoplovi, autobusi, vlakovi, limuzine, taksiji, putovanja automobilom, željeznice, žičare i slična sredstva za prijevoz putnika. Svaki ili svi ovi načini mogu biti relevantni za turizam ili rekreacijska putovanja. Rekreacijski sadržaji mogu uključivati parkove, stadione, sportske objekte i plaže. Nadalje, turistička mjesta su atrakcije za turiste kao i za lokalno stanovništvo i mogu uključivati rekreacijske sadržaje kao i kulturne atrakcije (kao što su povijesni, glazbeni ili obrazovni objekti). Svaki tip rekreacijskog ili turističkog objekta može imati posebne i specifične transportne potrebe). Putovanje automobilom obično je samostalno prijevozno sredstvo. Vozač je taj koji odlučuje

³²https://www.researchgate.net/publication/271339606_The_Roles_of_Tourism_System_towards_Development_of_Tourist_Friendly_Destination_Concept

gdje, kada i kako će doći na odredište. Obično je jeftinije jer se naknade za ceste ne plaćaju izravno, već iz poreza. To je jedini način prijevoza koji ne zahtijeva presjedanje, u smislu da se cijelo putovanje, od vrata do vrata, može postići bez zaustavljanja. Potrošači biraju automobile prvenstveno na temelju praktičnosti i udobnosti (daljinsko otvaranje vrata, navigacijski sustavi, zvučni sustavi i držači za čaše), a ne na temelju maksimalne brzine. Poboljšanje kvalitete alternativnih načina prijevoza važno je za privlačenje diskrecijskih putnika i stoga smanjenje prometnih problema poput zagušenja, nesreća i emisija onečišćenja

4.2. Globalizacijski trendovi i promet

Globalizacija karakterizira ekonomsku, društvenu, političku i kulturnu sferu suvremenog svijeta. Turizam se već dugo smatra ključnom silom koja oblikuje globalizaciju, dok je pak razvoj turističkog sektora pod utjecajem sve veće međuovisnosti diljem svijeta. Kako globalizacija napreduje, zemlje odredišta postaju sve osjetljivije na lokalne i globalne događaje. Koherentnim povezivanjem postojeće literature, ova studija istražuje niz tema o ekonomskoj globalizaciji u turizmu. Pokušava identificirati sile koje podupiru globalizaciju i procijeniti implikacije na strani ponude i potražnje u sektoru turizma³³. S obzirom na nedostatak kvantitativnih dokaza, predloženi su budući pravci empirijskih istraživanja za istraživanje međuovisnosti turističke potražnje, konvergencije turističke produktivnosti i utjecaja globalnih događaja.

U današnjem svijetu i globalnim razmjerima svaka država gleda svoj nacionalni interes, sa svim svojim manama i prednostima. U isto vrijeme, drugi subjekti poput multinacionalnih korporacija prelaze granice, što dovodi do globalne ekonomske i političke integracije. Mnoge dobrobiti mogu proizaći iz globalne integracije i međuovisnosti, ali također moramo obratiti pozornost na njihove negativne učinke.

³³ <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0047287517734943>

Odnos globalizacije i turizma možemo promatrati na nekoliko načina. Za potrebe ovog poglavlja razmotrit će se utjecaj turizma i putovanja na globalizaciju, te utjecaj globalizacije na turizam. Ali prvo, treba imati na umu zašto je važno da lokalni turoperator, generalni direktor ili vlasnik turističkog poduzeća razmišlja o globalizaciji. Što je još važnije, treba razmotriti gdje bismo trebali gledati da bismo razumjeli globalizaciju i buduće trendove.

Utjecaj globalizacije na turizam možemo procijeniti iz više perspektiva kao što su globalna mobilnost i jednostavnost putovanja, populacijska i demografska kretanja, terorizam, sigurnost, povećana svijest o novim destinacijama i siromaštvo.

Globalizacija igra važnu ulogu u rastu i razvoju turizma svjetsko tržište. Proces globalizacije doprinio je političkom, gospodarskom i kulturnom smislu, izravno je utjecalo na intenzivan rast turističkih putovanja. Povećana pokretljivost ljudi, razvojem komunikacijskih tehnologija i pojavom Interneta pridonijeli su jačanju međunarodnog nad domaćim turizmom. Također, globalno turistički trendovi ukazuju na dominantan utjecaj na proces globalizacije i njegovu refleksiju o turističkom poslovanju. Sve to jasno govori da će se turizam u budućnosti morati prilagoditi pojavama izvan svojih granica i time će nesumnjivo biti najvažniji i na ujedno i najosjetljivija grana sadašnjih i budućih trendova koji utječu na potražnju i ponuda turističkih proizvoda i usluga. Međutim, globalizacija je vrsta fenomena koji je pridonio međusobnom povezivanju zemalja svijeta.

Sljedeći čimbenici imaju značajan utjecaj na globalizaciju u turizmu³⁴:

- neograničen pristup informacijama,
- razvoj i stalna modernizacija prijevoznih sredstava,

³⁴ https://lufb.ltu.lv/conference/economic_science_rural/2018/Latvia_ESRD_47_2018-42-48.pdf

- slobodno tržište i s njim povezano vanjskotrgovinsko poslovanje, širenje hotelskih lanaca na međunarodna tržišta,
- značajna potražnja za turističkim uslugama,
- međunarodno natjecanje.

Pojam globalizacija je sredstvo za opisivanje procesa: on ne nudi nikakva objašnjenja. Teorija svjetskog sustava analizira i nudi objašnjenje povijesnog i društvenog razvoja proces i sustav – sustav koji se i sam može opisati kao primjer globalizacije. Turizam se smatra dijelom procesa globalizacije

4.3. Pozitivni i negativni aspekti promet

Porast prometa u razvijenim zemljama i problemi koje taj porast generira na različitim razinama prirodnoga, kulturnog i društvenog okruženja, potaknuli su na preispitivanje načina planiranja raspolaganja resursima na području prometa. Stoga se u stručnu i znanstvenu terminologiju pri je dvadesetak godina uvodi pojam održivi razvoj prometa. Kao i u drugim područjima života i rada društvene zajednice, u kojima se također koristi sintagma održivi razvoj, pojam je izazvao kontroverze: od onih da je pojam besmislen, jer razvoj sam po sebi znači iscrpljivanje određenih resursa, od kojih su mnogi neobnovljivi (nafta, npr.), a namjerno usporavanje razvoja zbog očuvanja resursa je na ovom stupnju ljudske svijesti i same logike kapitalističkoga gospodarskog modela, koji počiva na rastu, nerealno očekivati, do oduševljenja novim konceptom koji više uvažava i opće ciljeve razvoja, a ne samo dobit poduzetnika, i smatra se u potpunosti ostvarivim.

Ne ulazeći u daljnje rasprave o tome tko je u pravu, pozitivna je činjenica da je problem prepoznat i da se nastoji riješiti. Riječ je, naime, o tome da su razvoj prometne infrastrukture i prometnih sredstava te njihovo korištenje dosegli takve razmjere da su negativni utjecaji toga razvoja počeli jako utjecati na smanjenje kvalitete života društvene zajednice (eksterni troškovi prometa), koja mora izdvajati sve više i više zajedničkih sredstava za njihovo ublažavanje. Istodobno počela je

jačati svijest o tome da se takav tempo iskorištavanja raspoloživih resursa dugoročno ne može održati, jer će tih resursa ubrzo nestati ili će biti znatno smanjeni, ograničavajući mogućnosti idućim generacijama. Takvo se razmišljanje uklapa i u najnovija stajališta o održivom razvoju prometa. Tako je 1999. godine zajednička ekspertna grupa za transport i okoliš.

Pitanje prijevoza i okoliša paradoksalno je jer prijevoz donosi značajne socioekonomske koristi, ali u isto vrijeme prijevoz utječe na okolišne sustave. S jedne strane, prometne aktivnosti podržavaju sve veće zahtjeve za mobilnošću putnika i tereta, dok su s druge strane, prometne aktivnosti povezane s utjecajima na okoliš koji mogu imati negativne učinke. Nadalje, uvjeti okoliša utječu na transportne sustave u pogledu uvjeta rada i infrastrukturnih zahtjeva kao što su izgradnja i održavanje (pogledajte Prijevoz i prostor za pregled ovih ograničenja). Prijevoz i okoliš stoga se mogu promatrati kao sustav s retroaktivnim učinkom.

Prometni sektor, uključujući sve načine, čini oko 22% globalnih emisija CO₂. Uz ove emisije, postoje i utjecaji na okoliš jedinstveni za prijevoz, kao što su fosilna goriva i buka. Porast mobilnosti putnika i tereta proširio je ulogu prometa kao izvora emisije onečišćujućih tvari. Ukupne emisije općenito su funkcija faktora emisije svakog načina prijevoza nego njihove razine aktivnosti, što implicira različite utjecaje na okoliš. Ovi utjecaji spadaju u tri kategorije:

- Izravni utjecaji. Neposredna posljedica prometnih aktivnosti na okoliš gdje su uzročno-posljedični odnosi općenito jasni i dobro shvaćeni. Na primjer, poznato je da buka i emisije ugljičnog monoksida imaju izravne štetne učinke.
- Neizravni utjecaji. Sekundarni (ili tercijarni) učinci prometnih aktivnosti na okolišne sustave. Oni često imaju veće posljedice od izravnih utjecaja, ali uključeni odnosi često su pogrešno shvaćeni i teže ih je uspostaviti. Na primjer, čestice, koje su uglavnom rezultat nepotpunog izgaranja u motoru s unutarnjim izgaranjem, neizravno su povezane s respiratornim i

kardiovaskularnim problemima budući da, među ostalim čimbenicima, doprinose takvim stanjima.

- Kumulativni utjecaji. Aditivne, multiplikativne ili sinergijske posljedice prometnih aktivnosti. Oni razmatraju različite učinke izravnih i neizravnih utjecaja na ekosustav, koji su često nepredvidivi. Klimatske promjene, sa složenim uzrocima i posljedicama, kumulativni su utjecaj nekoliko prirodnih i antropogenih čimbenika, u kojima promet igra važnu ulogu

5. VRSTE PROMETA I NJEGOVA ULOGA U TURIZMU REPUBLIKE HRVATSKE

Hrvatska zbog svog specifičnog oblika i granica, središnje položenog gorskog prostora te raščlanjenosti primorja i otoka ima posebne i istaknute probleme unutrašnjeg prometnog povezivanja kroz povijest. Ipak, Hrvatska ima razmjerno povoljan prometno-geografski položaj, čije se značenje očituje u potrebama povezivanja srednjoeuropskog sa sredozemnim i bliskoistočnim prostorom upravo preko njezina teritorija, a sve više i istočnoeuropskog prostora sa sredozemnim³⁵. Duga jadranska fasada i položaj na jugozapadu panonskog prostora, Hrvatskoj su osigurali prolazak dva ključna europska prometna smjera, koja su kroz povijest određivala. U današnjem, globaliziranom, svjetskom gospodarstvu konkurentski napredak svakog gospodarstva, pa tako i hrvatskog, između ostalog ovisi i o omogućavanju što efikasnijeg putovanja ljudi i robe. Ključna prepreka u ostvarivanju cilja efikasnog prijevoza, prometa je nedostatak i nedovoljna kvaliteta prometne infrastrukture.

5.1. Karakteristike prometnog sustava Hrvatske

Gustoća razvrstane cestovne mreže Republike Hrvatske, zajedno s autocestama (izgrađenih i planiranih), u 2018. godini iznosila je oko 47 km cesta na 100 km² kopnene površine, temeljem Odluke o razvrstavanju javnih cesta (NN 103/17).

³⁵ <https://hrcak.srce.hr/file/346622>

Struktura razvrstane cestovne mreže u 2018. godini (km):

Ukupno razvrstane ceste 26.822km

- Državne 7.129,6km
- Županijske 9.486,7km
- Lokalne 8.787,0km
- Autoceste 1.419,5km



SLIKA 1. RASPOREĐENOST JAVNIH CESTA U RH

Cestovna mreža na području današnje Hrvatske može se najcjelovitije rekonstruirati po sačuvanim rimskim itinerarima, ponajprije po karti rimskih putova Tabuli Peutingeriani, nastaloj oko 340 (sačuvana srednjovjekovna kopija). Istočna jadranska obala bila je povezana rimskom cestom koja se protezala od Akvileje sve do Olciniuma (Ulcinj). U sjevernome primorju ta je cesta povezivala rimska naselja obale Istre, a postojala je i veza od Tergeste (Trst) do Tarsatice (Trsat). Od Tarsatice je uz

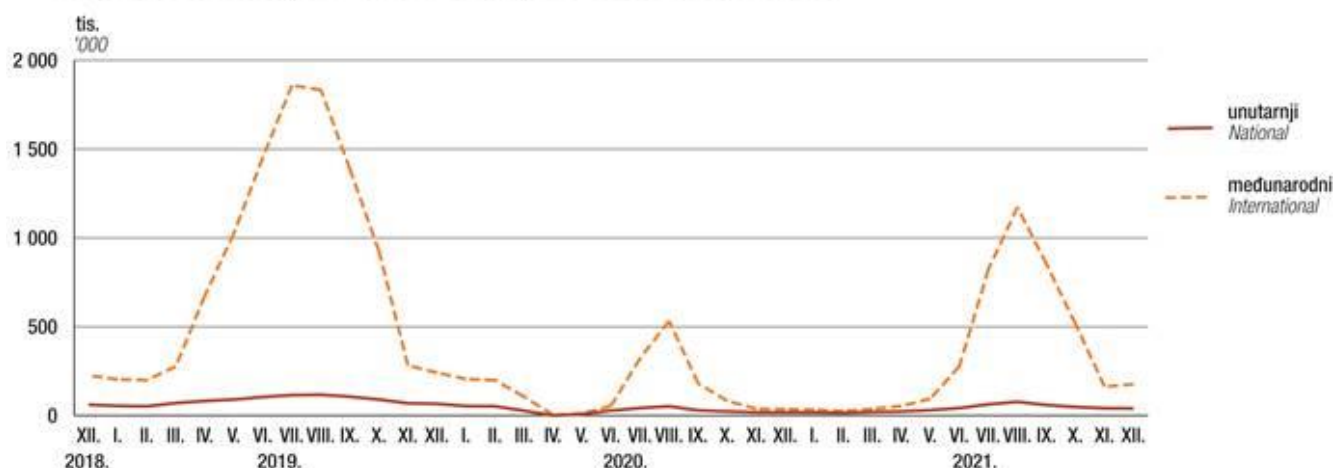
cestovnu vezu preko Vinodola i Like vjerojatno postojala i pomorska veza preko otoka prema laderi (Zadar). Ta je cesta povezivala Tarsaticu s nizom naselja prema jugoistoku: Ad Turres (Crikvenica), Senia (Senj), Avendone (Brlog), Epidotio (Kvarte), Ancus (Široka Kula), Ausancalione (Medak), Clambetio (Obrovac), a u Asseriji (Podgrađe) spajala se s cestom od ladere prema Saloni (Solin) i dalje prema Naroni (Vid).

Snažan rast stranog turističkog prometa koji Hrvatska bilježi od 2011. godine popraćen je i različitim strukturnim promjenama. Emitivna tržišta evoluirala su različitom dinamikom, a istovremeno se mijenja i profil „prosječnog“ stranog turista u Hrvatskoj, što između ostalog uključuje i preferencije vezane uz prijevozno sredstvo korišteno prilikom putovanja. U navedenom pogledu, najsnažniju progresiju bilježi zrakoplovni promet, što je posljedica iznadprosječnog rasta turističkog prometa s pojedinih tržišta koja su (zbog udaljenosti) teže dostupna cestovnim prijevoznim sredstvima.

Najveći promet putnika ostvarila je zračna luka Zagreb, sa 178 tisuća putnika, što je više za 336,0% u odnosu na prosinac 2020., kada je prevezena 41 tisuća putnika (u prosincu 2019. prevezeno je 230 tisuća putnika), slijedi zračna luka Split, s 23 tisuće putnika (u prosincu 2020. prevezeno je 8 tisuća putnika, dok je u prosincu 2019. prevezeno 39 tisuća putnika) te zračna luka Dubrovnik, s 12 tisuća putnika (u prosincu 2020. prevezene su 4 tisuće putnika, dok je u prosincu 2019. prevezeno 35 tisuća putnika)³⁶

³⁶ https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2021/05-01-03_12_2021.htm

G-1. PUTNICI U ZRAČNIM LUKAMA PREMA VRSTAMA PRIJEVOZA OD PROSINCA 2018. DO PROSINCA 2021.
PASSENGERS IN AIRPORTS, BY TYPES OF TRANSPORT, DECEMBER 2018 – DECEMBER 2021



SLIKA 2. PUTNICI U ZRAČNIM LUKAMA PREMA VRSTAMA PRIJEVOZA

izvor: https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2021/05-01-03_12_2021.htm

Dolasci turista u Hrvatsku uz uporabu „kopnenih“ prijevoznih sredstava još uvijek su dominantni, iako se odnos kontinuirano mijenja u korist zrakoplovnog prijevoza, dok broj dolazaka „morskim prijevoznim“ sredstvima stagnira. Dok je 2010. čak 91,4% turista u Hrvatsku dolazilo kopnenim putem (gdje je kao prijevozno sredstvo dominirao automobil, s udjelom od 67%), u 2017. udjel „kopnenih“ prijevoznih sredstava pao je na razinu od 84,9% (automobil je i nadalje dominantan, s udjelom od 62,2%). Istovremeno, rastao je udjel broja dolazaka zrakoplovima – s razine od 7,5% u 2010., do razine od 14,5% u 2017.

Zračni promet postao je značajan model prijevoza putnika, a u posljednjih nekoliko godina bilježi se znatno povećanje prijevoza robe i pošte. Iako je zračni promet vrlo osjetljiv na ekonomske i energetske krize, ratne sukobe i teroristička djelovanja, na globalnoj razini evidentira se konstantan porast prometa putnika između 7 i 8% godišnje dok je u Republici Hrvatskoj u prosincu 2019. zabilježeno 307 tisuća putnika ili 7,5% više nego u istom mjesecu prošle godine.

U Republici Hrvatskoj jedini zračni prijevoznik koji je registriran za redovni mrežni promet je Croatia Airlines koji u svojoj floti ima 12 zrakoplova (6 AirBus-ova; 2 A 320 i 4 A 319 te 6 Dash 8-Q400). Zatim je tu još i Trade Air orijentiran na charter letove ili iznajmljivanje zrakoplova.

U Hrvatskoj je prvi grad povezan zračnom putničkom linijom bio Zagreb (1928. povezan s Beogradom), a liniju je održavala godinu dana prije osnovana tvrtka Aeroput, nacionalni zračni prijevoznik Kraljevine Jugoslavije. God. 1929. zračni prijevoznici Aeroput, Austroflug i CIDNA (*Compagnie Internationale de Navigation Aérienne*) otvorili su redoviti linijski putnički promet između Beča, Graza, Zagreba i Beograda. Tvrtka Aeroput preimenovana je 1947. u JAT (Jugoslavenski aerotransport), koja je kao nacionalni jugoslavenski prijevoznik do 1989. obavljala redoviti zračni putnički promet i na hrvatskom području, a u centraliziranom zračnom prometu bio je ograničavan razvoj hrvatskih zračnih prijevoznika³⁷. Ipak, 1961. bio je osnovan prvi hrvatski zračni prijevoznik, zagrebački Pan Adria Airlines, turistički prijevoznik povremenoga domaćeg prometa; tvrtka je ugašena 1978. U razdoblju 1978–85. drugi je hrvatski prijevoznik Trans Adria uglavnom prevozio manje teretne pošiljke. Pred osamostaljenje Hrvatske, u Zagrebu je kao regionalni prijevoznik 1989. bila osnovana tvrtka Zagal, koja je prevozila manje količine tereta. Zagal je 1990. prerastao u Croatia Airlines, današnjega nositelja hrvatskoga zračnoga prijevoza, kojemu je prvi let bio 1991. između Zagreba i Splita. Početkom 2012. ta je tvrtka imala trinaest zrakoplova (sedam zrakoplova *Airbus A319* i *A320* te šest *Dash 8-Q400*); u 2011. prevezla je 1,5 milijuna putnika i 2,5 tisuća tona tereta. Osim Croatia Airlinesa, u Hrvatskoj djeluje još jedan zračni prijevoznik, zagrebački Trade Air (flota: dva zrakoplova *Fokker 100*), orijentiran na čarterski i teretni prijevoz. U 2011. godini u hrvatskim zračnim lukama putnički je promet iznosio 5,5 milijuna putnika, izjednačivši se s njihovim prometom prije 1991. god.

U veljači 2022. ukupan promet putnika u hrvatskim zračnim lukama iznosio je 177 tisuća putnika ili njih 337,7% više nego u veljači 2021., kada je ostvaren promet od samo 40 tisuća putnika zbog širenja bolesti COVID-19. Za usporedbu, u veljači 2020.

³⁷ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=67447>

ostvaren je promet od 251 tisuće putnika. U veljači 2022. ostvareno je 70,7% prometa putnika iz veljače 2020³⁸.

Najveći promet putnika ostvarila je zračna luka Zagreb, sa 148 tisuća putnika (porast od 379,7% u odnosu na veljaču 2021., kada je prevezena 31 tisuća putnika), slijedi zračna luka Split, s 19 tisuća putnika (porast od 228,6% u odnosu na veljaču 2021., kada je prevezeno 6 tisuća putnika) te zračna luka Dubrovnik, s 9 tisuća putnika (porast od 162,6% u odnosu na veljaču 2021., kada su prevezene 4 tisuće putnika).

Najznatniji međunarodni putnički promet ostvaren je sa zračnim lukama Njemačke, 36 tisuća putnika, što je porast od 329,4% u odnosu na isto razdoblje 2021.

Ukupan broj slijetanja i polijetanja zrakoplova u zračnim lukama u veljači 2022. iznosio je 3 857, što je porast od 86,0% u usporedbi s veljačom 2021., kada je broj slijetanja i polijetanja iznosio 2 074.

³⁸ <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29114>

	Promet putnika	Indeksi <u>II. 2022.</u> II. 2021.
Ukupno	177 131	437,7
Zagreb	147 561	479,7
Split	18 752	328,6
Dubrovnik	9 190	262,6
Pula	639	332,8
Zadar	472	674,3
Osijek	383	205,9
Rijeka	113	235,4
Brač	12	200,0
Mali Lošinj	9	450,0

GRAFIKON 1: PROMET PUTNIKA U ZRAČNIM LUKAMA U VELJAČI 2022

Ukupan promet tereta u zračnim lukama u veljači 2022. iznosio je 714 tona, što je porast od 21,2% u usporedbi s veljačom 2021., kada je promet tereta iznosio 589 tona.

5.3. PROMETNI POLOŽAJ HRVATSKE

Po svojoj prostornoj razvedenosti Republika Hrvatska je specifična državno-politička cjelina. Takva je osebnost Hrvatske proistekla iz složenih političkih prilika u kojima

je Hrvatska stoljećima živjela i koje su u konačnici odredile današnji oblik nje nog političkog i državnog teritorija i etničke okvire šireg hrvatskog etničkog prostora. Za taj su oblik svojstvene dvije značajke: teritorijalna razvedenost hrvatskog državnog prostora i suženost središnjeg dijela tog prostora.

Koeficijent razvedenosti državne granice Republike Hrvatske iznosi oko 3,0, što znači da Hrvatska zbog svog zemljopisnog oblika (2980 km prema 1060 km), ima triput dužu granicu nego što bi je imala da joj je državni prostor kružnog oblika. Posljedica je toga razmjerno velika površina graničnih područja i velik broj graničnih prijelaza nego u slučaju veće kompaktnosti i zaokruženosti njenog područja, kao što to pokazuju primjeri nekih drugih europskih zemalja. Hrvatski državni teritorij pruža se od Hrvatskog Podunavlja na istoku do Međimurskog Pomurja na sjeverozapadu, te od Piranskog zaljeva u Istri do rta Oštro i Bokokotorskog zaljeva na jugu, on navodi kako se tu radi o polukružno oblikovanom državnom prostoru s vanjskom rubnom dužinom od oko 1100 km, a unutarnjom od oko 650 km zračne udaljenosti. Međutim dužina državne granice Republike Hrvatske još je znatno veća i iznosi 2978 km, od toga na kopnenu granicu otpada 2028 km i na morsku granicu 950 km (pretežno s Italijom).

S obzirom na oblik svog državnog područja, najdužu državnu granicu Republika Hrvatska ima s Bosnom i Hercegovinom koja iznosi 932 km ili 46%, dok na Sloveniju otpada 501 km ili 24,7%, na Mađarsku 329 km ili 16,2%, na Srbiju 241 km ili 11,9% i na Crnu Goru 25 km ili 1,2%³⁹. Ako bi se pak umjesto 950 km iskazane morske granice uzela dužina morske granice uzduž kopne ne obalne crte u iznosu od 1778 km, tada bi ukupna dužina hrvatske granice iznosila 3806 km, što se za europske prilike, s obzirom na veličinu cjelokupnog hrvatskog državnog teritorija, smatra neuobičajeno dugom granicom. Središnji dio hrvatskog državnog teritorija, koji ima funkciju spojnog područja, budući da međusobno povezuje panonski i primorski dio Hrvatske, znatno je sužen. Taj je dio spojnog područja između granica današnje Slovenije te Bosne i Hercegovine jedva širok 50 km zračne udaljenosti. Zato je, pišući krajem 1950-ih godina prošlog stoljeća o borbi za jadranske pruge, ustvrdio, kako takav oblik Hrvatske upućuje na to, da se ni pitanje stapanja njenog gospodarstva ne

³⁹ <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/ten-t-days-polozaj-hrvatske-u-prometnoj-mrezi-europske-unije/6502>

može rješavati željezničkim prugama ako bi sve one išle kroz to tijesno grlo. Po njemu jadranske pruge, koje izlaze u jadranske luke na hrvatskom području.



SLIKA 4. PROMETNA MREŽA RH

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/ten-t-days-polozaj-hrvatske-u-prometnoj-mrezi-europske-unije/6502>

Hrvatska se nalazi na dva koridora Osnovne prometne mreže, na Mediteranskom koridoru i na Rajna-Dunav koridoru. Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta (željeznički i cestovni pravac koji se kod nas uvriježio pod nazivom Vb koridor). Na Mediteranski koridor nastavlja se cestovni i željeznički pravac Zagreb-Slovenija, za koji se kod nas uvriježio naziv X koridor. Preko toga koridora Hrvatska će biti spojena i na Baltičko-jadranski koridor, koji ide od Baltičkog

mora kroz Poljsku, preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije. Koridor Rajna-Dunav je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, odakle se jedan dio račva prema Rumunjskoj, a drugi ide Dunavom između Hrvatske i Srbije i dalje na Crno more, a kod nas se uvriježio pod nazivom VII koridor.

Pomorski promet i u Hrvatskoj ima vrlo važnu ulogu u odvijanju trgovine. Zemljopisni položaj hrvatskih morskih luka, kao bitna prostorna kategorija, upućuje na važan položaj Hrvatske na europskom prostoru; zbog smještaja u srcu kopnenog dijela južne Europe, ona je važno područje tranzitnog prometa. Glavnina prometa hrvatskih morskih luka odnosi se na Luku Rijeka, koja u pravilu ostvaruje više od 50% ukupnog prometa svih hrvatskih luka. Ukupan kapacitet hrvatskih luka iznosi 23 100 000 tona godišnje, a s kapacitetom Jadranskog naftovoda u Omišlju na otoku Krku od 20 000 000 t ukupni kapacitet glavnih luka u Hrvatskoj veći je od 43 000 000 t tereta godišnje. Unutar hrvatskog lučkog sustava samo luke Rijeka i Ploče djeluju na tranzitnom tržištu lučkih usluga te imaju objektivne mogućnosti privlačenja stranog tereta iz zemalja u zaleđu, što je osnova njihova budućeg razvoja. U gravitacijsku zonu Luke Rijeka ulazi cijeli hrvatski teritorij, Mađarska, Austrija, Češka i Slovačka. U gravitacijsku zonu Luke Ploče ulazi najveći dio BiH, a širi se djelomice i na Podunavlje. Luke Zadar, Šibenik i Split imaju zajedničku gravitacijsku zonu između gravitacijskih zona luka Rijeke i Ploča. Kapaciteti luka Zadar, Split i Dubrovnik imaju posebno značenje u međunarodnom prometu turističkih brodova. Gravitacijsko područje luka Pula i Dubrovnik svedeno je na usko zaleđe, pa prometna funkcija tih luka ima regionalni značaj. Mjerama gospodarske politike RH nastoji se potaknuti razvoj hrvatskih luka te na odgovarajući način vrjednovati njihov izniman geoprometni položaj. Izgradnjom suvremenih autocesta omogućeno je bolje povezivanje luka s njihovim zaleđem. U razdoblju 1999–2004. zabilježen je porast putničkog i teretnog prometa u hrvatskim lukama od 50%⁴⁰.

Pomorsko brodarstvo uz lučku je djelatnost druga bitna sastavnica pomorskog prometa. Hrvatski brodari (njih 14, koji čine udrugu Mare nostrum – Udrugu hrvatskih poslodavaca brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi) pružaju različite usluge kao što su slobodni, linijski, putnički i turistički prijevoz te usluge u lukama i raznovrsne tehničke usluge. Budući da je hrvatska vanjskotrgovinska prekomorska

⁴⁰ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=49365>

razmjena, ako se izuzme isporuka brodova koji se grade u našim brodogradilištima, simbolična, naši su brodari prisiljeni za svoj opstanak tražiti posao na svjetskom tržištu. Hrvatski su brodari u većinskom privatnom vlasništvu, izuzevši nacionalnog broдача Jadroliniju iz Rijeke. Uzimajući u obzir geografska obilježja, osobito velik broj otoka za razvoj kojih država posebno skrbi, pomorski promet za Hrvatsku nije samo gospodarsko nego i prvorazredno socijalno pitanje. Zbog toga država potiče i pomaže povezivanje otoka s kopnom, odn. pomorski promet između kopna i otoka, subvencionirajući troškove prijevoza na linijama što ne donose dobit brođarima koji imaju koncesije za održavanje tih linija. Osim toga, država djelomice subvencionira i izgradnju brodova hrvatskih brođara u domaćim brodogradilištima. Zbog geografskog položaja Hrvatske može se očekivati daljnji razvoj pomorskog prometa u hrvatskim lukama. Propisi RH (Pomorski zakonik i na njem utemeljeni podzakonski akti) ne zaostaju za relevantnom međunarodnom regulativom, odn. za međunarodnim konvencijama, protokolima i preporukama koje je donijela Međunarodna pomorska organizacija (akr. IMO).

Prema Strategiji pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometumatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, s obzirom na to da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, a bez kojeg ne bi bio moguć održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Riječ je o segmentu koji omogućuje redovitu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke).

U prethodno spomenutoj Strategiji navodi se da je obalni linijski putnički promet djelatnost koju karakterizira neprofitnost poslovanja, stoga se djelatnost subvencionira sredstvima iz 148 Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.) državnog proračuna tako da se brodskim prijevoznicima odobravaju sredstva za pokriće stvarnih troškova na određenoj liniji. U prethodnim godinama izdvajana su iz državnog proračuna za subvencioniranje ove djelatnosti sredstva u

sljedećim iznosima: u 2008. godini 382,7 milijuna kuna, u 2011. godini 375 milijuna kuna, u 2012. godini 375 milijuna kuna te 325,5 milijuna kuna u 2013. godini



SLIKA 3: Luka Rijeka

Izvor: <https://lukarijeka.hr/>

Luka Rijeka je najveća pomorska luka u Republici Hrvatskoj, smještena je na obalama riječkog zaljeva. Njena glavna prednost je prirodni morski kanal najveće dubine u Jadranskom moru. Luka Rijeka obuhvaća pet lokacija. Središnje lokacije su u Riječkom bazenu i Sušačkom bazenu, a sama luka dio je urbane cjeline grada Rijeke. Izdvojene lokacije luke Rijeka nalaze se u Bakarskom zaljevu, u Lučkom bazenu Omišalj na Krku i Raškom lučkom bazenu. Luka Rijeka omogućuje najkraći kopneni i morski pravac koji povezuje prekomorska odredišta i Srednjoistočnu Europu, a kvaliteta usluge može se usporediti s onom sjevernojadranskih luka, uz prijevoz svih vrsta tereta. Obavljaju se privezi i odvezi brodova te ostale gospodarske djelatnosti, kao npr. popravci lučke mehanizacije, održavanje objekata nadgradnje i podgradnje, učvršćivanje tereta, oblaganje i osiguranje tereta i prijevoznih sredstava, korištenje objekata podgradnje, nadgradnja i morskog akvatorija te kontrola kakvoće i

količine robe. Luka raspolaže odgovarajućom prekrcajnom, transportnom i skladišnom opremom: dizalicama i drugim prekrcajnim uređajima.

5.2. Prometni sustav i infrastruktura Hrvatske

Ekonomskog aspekta infrastruktura je krvotok koji opslužuje sistem gospodarskog organizma, omogućavajući njegovo funkcioniranje i razvitak. Infrastruktura je preduvjet gospodarskog razvitka, te se sada vrši politički pritisak na izgradnju infrastrukturnih kapaciteta na području cijele RH. Taj pritisak ne utječe samo na potrebu izgradnje već ukazuje i na mjesta (područja ili regije) gdje je ona najnužnija.

U sadašnjem trenutku kada je jedan veliki dio prometne infrastrukture izgrađen na južnom dijelu Hrvatske (autoceste Zagreb - Split, Zagreb - Rijeka, zatim je izgrađena željeznička pruga Zagreb - Split, početak izgradnje nizinske pruge Rijeka - Gyekenyes, puštanje u promet dionice autoceste Dugo Polje - Šestanovac te nastavak gradnje prema Dubrovniku, gradnja mosta za Pelješa), sada prioritet u gradnji prometne infrastrukture trebao bi biti upravo najzaostaliiji dio Hrvatske, a to je Slavonija i Baranja.

Uloga infrastrukture u regionalnom razvoju može biti presudna, naročito u manje razvijenim zemljama. U uvjetima ograničene ponude investicijskih sredstava ulaganja u infrastrukturu jedne regije dovode do zaostajanja u razvoju druge (ili drugih) regije. Neravnomjeran regionalni razvoj, s obzirom na ove utjecaje, stavlja pred nosioce gospodarskog razvoja ozbiljne i složene zadatke.

Razvoj infrastrukture dovodi do prostornog uređenja naselja seoskog karaktera, izjednačavajući ih s urbanim sredinama. Selo je znatno ispod urbane razine opremljenosti infrastrukturom. Ta činjenica pridonosi sporijem razvoju sela i nižim uvjetima života uopće, što pridonosi «bijegu» stanovništva u gradove. U tom se smislu razvoj infrastrukture može tretirati kao jedan od temeljnih poluga razvoje sela i

poljoprivrede te unošenje urbanog načina života u ruralna područja. Infrastruktura pridonosi smanjenju razlika između sela i grada.

Čitav niz nekad ribarskih i poljoprivrednih sela na jugu Hrvatske je promijenio izgled uslijed poboljšane infrastrukturne opremljenosti. Ta mjesta, pretvorila su se u atraktivna turistička naselja, a osim podizanja kvalitete života došlo je i do drastičnog povećanja cijena nekretnina. Prometna infrastruktura je preduvjet i posljedica tog naglog razvoja. Zbog takvog značaja i uloge razvoj infrastrukture je proglašen ciljem od posebnog društvenog interesa. Na strani koristi susrećemo se s direktnim (primarnim) pozitivnim efektima za koje se mogu relativno pouzdano napraviti kvantitativne procjene i vrijednosno izražavanje. To su

npr., zbog izgradnje nove prometnice, povećanje proizvodnje i usluga, koristi od ušteda na troškovima prijevoza (pogotovo danas kad je energija skupa) i dr. Međutim, indirektna (sekundarna) je koristi koje se najčešće javljaju u vidu eksternih ekonomija (eksternih pozitivnih efekata) teško kvantificirati i vrijednosno izražavati.

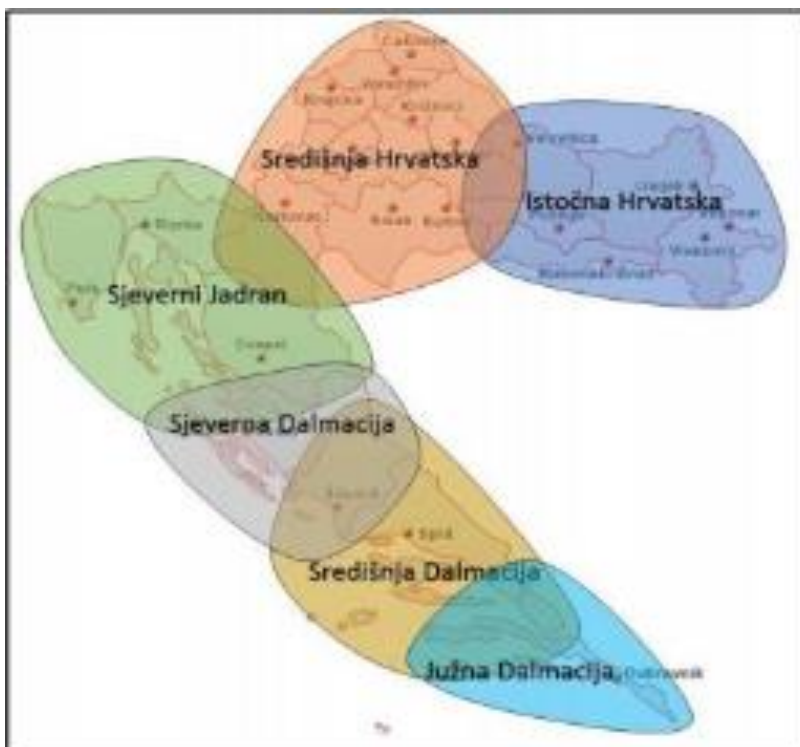
Mnoge se ne mogu mjeriti ili vrijednosno procijeniti, kao npr. skraćanje vremena putovanja, smanjenje broja prometnih nesreća, razvoj kontinentalnog turizma (vinske ceste), uživanje u krajoliku. Dakle i na strani koristi postoje nemjerljivi indirektni efekti.

Opći cilj prometnog razvoja Republike Hrvatske je ravnomjerni i održivi prometni sustav temeljen na principima teritorijalne kohezije. Razvijanjem regionalnih prostornih osobitosti stvara se ravnomjerni prostorni, regionalni i ruralni razvoj kao i uvjeti za kvalitetni život na cjelokupnom državnom teritoriju.

Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske potiče se suradnja u funkcionalnom regionalnom kontekstu tako da su određena područja šest funkcionalnih regija:

-
- središnja Hrvatska
- istočna Hrvatska
- sjeverni Jadran
- sjeverna Dalmacija
- središnja Dalmacija
- južna Dalmacija

Hrvatska je naslijedila najveći dio svojih tradicionalnih prometnih infrastruktura od bivših državnih zajednica, u kojima je živjela, tj. od Austro-ugarske monarhije i od dviju jugoslavenskih država (1918-41. i 1945-90). Konceptcija i namjena ovih prometnih infrastruktura nije vodila računa o hrvatskim prometnim potrebama, a posebice ne o onima, koje je donijela državna nezavisnost.



Slika 3. FUNKCIONALNE REGIJE REPUBLIKE HRVATSKE

Funkcionalne regije su područja s visoko učestalom unutar regionalnom interakcijom. Najčešći pristup određivanju funkcionalnih regija temelji se na analizi podataka o stanovništvu koje putuje na posao i u škole jer dnevne migracije mogu poslužiti kao kvalitetna osnova za određivanje stupnja drugih oblika interakcije. Oblik prometnih funkcionalnih regija ne podudara se nužno s administrativnim područjima te su moguća preklapanja sa susjednim regijama, odnosno područjima.

Europska komisija i ministri prometa zemalja članica Europske unije (EU) 2013. godine donijeli su Odluku o smjernicama nove prometne politike. Cilj je povezati postojeću mrežu europskih prometnica u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu (Trans European Network-transport, TEN-T) kroz uklanjanje uskih grla na europskim prometnim pravcima, poboljšanje infrastrukture i povezivanje različitih vrsta prijevoza u multimodalni promet diljem Europske unije. Isto tako, unaprijediti socijalnu i ekonomsku koheziju, povezivanjem teško dostupnih i perifernih regija sa središnjim regijama Europske unije putem među- povezivanja i kooperativnosti nacionalnih prometnih mreža.

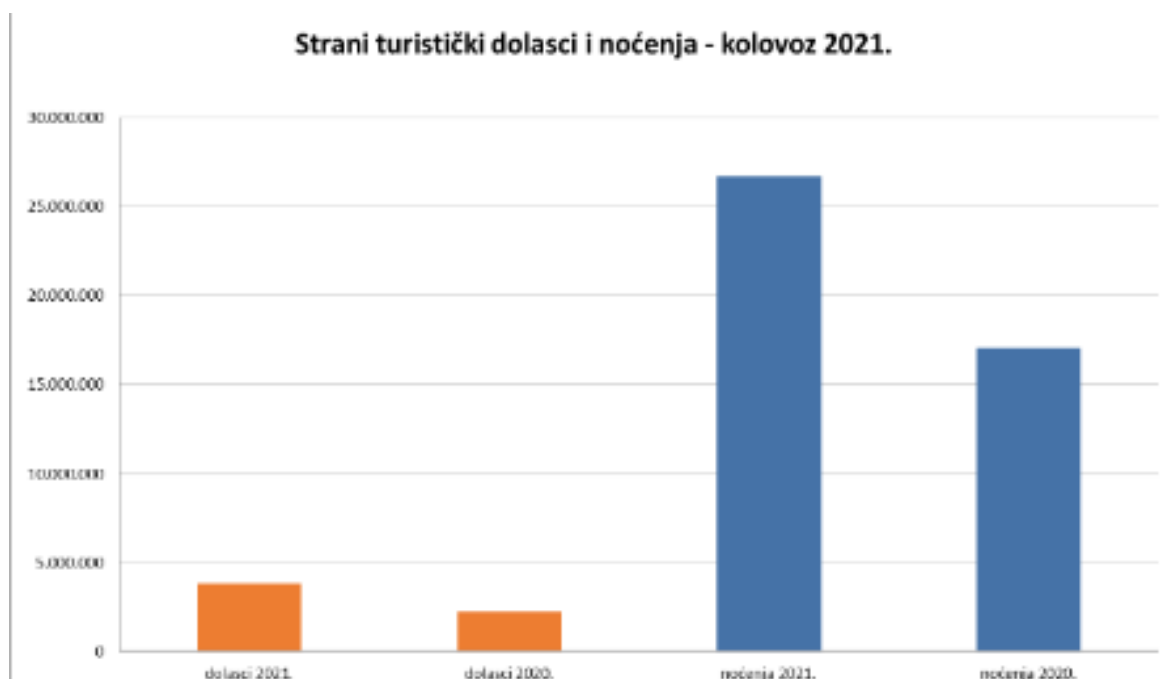
Osnovna mreža uključuje samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su strateški najznačajniji, a treba biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2030. godine. Svaki od koridora mreže mora uključivati tri vrste prometne infrastrukture, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prijelaza. Definirano je devet koridora osnovne prometne mreže EU:

- Baltičko-jadranski
- Sjeverno more-Baltik
- Mediteranski
- Bliski Istok-istočni Mediteran
- Skandinavsko-mediteranski
- Rajnsko-alpski
- Atlantski
- Sjeverno more-Mediteran
- Rajna-Dunav

Koridori su okosnica za spajanje: 94 glavne europske luke (uključena i luka Rijeka) 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja uključena i Zračna luka Franjo Tuđman, Zagreb).

5.4. Udio turističkog u ukupnom prometu

Prema podacima sustava eVisitor obrađenim na dan 3. rujna 2021., tijekom kolovoza 2021. zabilježeno je 3.855.745 dolazaka stranih turista (indeks 173 u usporedbi s kolovozom 2020.) te 428.733 dolaska domaćih turista (indeks 95). Broj noćenja stranih turista u kolovozu je iznosio 26.745.900 (indeks 156) dok su domaći turisti ostvarili 4.002.424 noćenja (indeks 101). Ukupan turistički promet (strani i domaći turisti), u kolovozu iznosi 4.284.478 dolazaka (indeks 160) i 30.748.324 noćenja.



SLIKA 4. STRANI TURISTIČKI DOLASCI I NOĆENJA KOLOVOZ 2021

Hrvatskoj je tijekom 2021. godine ostvareno 13,8 milijuna dolazaka i 84,1 milijuna noćenja, odnosno 77 posto više dolazaka i 55 posto više noćenja nego u istom razdoblju 2020. Pritom su strani turisti ostvarili 71,9 milijuna noćenja, dok su domaći turisti ostvarili 12,3 milijuna noćenja.

Prvi su to podaci sustava eVisitor, koji sadrži turistički promet ostvaren u komercijalnim i nekomercijalnim objektima te nautičkom charteru. U usporedbi s rezultatima 2019. godine, u 2021. godini ostvareno je 67 posto dolazaka i 77 posto noćenja iz 2019. godine.

Najviše je turističkih noćenja ostvareno u Istarskoj (23,5 milijuna), Splitsko-dalmatinskoj (15,5 milijuna) i Primorsko-goranskoj županiji (15,3 milijuna). Zatim slijede Zadarska (12,7 milijuna noćenja), Šibensko-kninska (5,9 milijuna) i Dubrovačko-neretvanska županija (5,4 milijuna). Destinacije koje su privukle najviše posjetitelja su Zagreb (638.000 dolazaka), Rovinj (549.000), Dubrovnik (543.000), Split (529.000) i Poreč (431.000 dolazaka).

Gledano prema tržištima, u 2021. godini najviše su dolazaka ostvarili Nijemci (2,9 milijuna, rast od 84 posto u odnosu na 2020.), domaći turisti (2,3 milijuna, rast od 41 posto u odnosu na 2020.), Slovenci (1,2 milijuna, rast od 18 posto u odnosu na 2020.), Austrijanci (1,1 milijun, rast od 180 posto u odnosu na 2020.), Poljaci (1 milijun, rast od 50 posto u odnosu na 2020.) i Češi (775.000, rast od 50 posto u odnosu na 2020.).

Također, u odnosu na 2020. godinu došlo je i 78 posto više Talijana, 100 posto više Mađara, 168 posto više Francuza te čak 324 posto više Nizozemaca. Dodajmo kako su, u usporedbi s 2019. godinom, Poljaci ostvarili 8 posto više noćenja, Nijemci su izjednačili noćenja iz rekordne 2019., Česi su ostvarili 97 posto noćenja, dok su Slovenci i Austrijanci ostvarili oko 82 posto noćenja iz 2019. godine⁴¹.

Prema vrsti smještaja najviše noćenja ostvareno je u objektima u domaćinstvu (32,1 milijuna), kampovima (17,4 milijuna) i hotelima (15,7 milijuna). U nautici, odnosno charter segmentu nautike, ostvareno je 3,1 milijuna noćenja. U odnosu na 2020. godinu, najveći rast prometa ostvaren je u hotelima (+124 posto), kampovima (+92 posto), nautici (+87 posto) te objektima u domaćinstvu (+45 posto).

⁴¹ <https://www.poslovniturizam.com/brojke-trendovi/2021-turisticka-godina-u-hrvatskoj-14-milijuna-turista-i-najbolji-prihodi-u-ljetnim-mjesecima-dosad/3716/>

ZAKLJUČAK

Važnost prometa sastoji se ne samo u funkciji koju ima u razvoju nacionalnog socioekonomskog kompleksa, već i u važnoj ulozi koju imaju u jačanju odnosa među državama. Promet svojom ulogom kretanja roba i ljudi presudno utječe na ostale grane svjetskog gospodarstva, pa tako i na međunarodni turizam. Bez prijevoza neće biti industrije putovanja i turizma, ljudi neće imati sredstava da dođu do drugih mjesta koja žele vidjeti. Stoga je razvoj prometa povezan s razvojem turizma, ako raste međunarodni turizam, raste i međunarodni promet. Kako bi stigli do svojih odredišta, turisti moraju birati između četiri glavne vrste prijevoza, ovisno o mnogim čimbenicima. Prijevoz je sastavni dio djelatnosti u sektor turizma. Prijevoz, zajedno s turističkim proizvodom (ili ponudom) i turističkim tržištem (ili potražnjom), jedna je od temeljnih komponenta turizma.

Turizam se nije mogao razvijati u tolikoj mjeri bez razvoja prometa, a većina oblika turizma ne bi mogla postojati bez transporta tome postoji jaka suovisnost između sektora prometa i turizma, jer se promet oslanja na sposobnost i atraktivnost destinacije, te destinacija se oslanja na prijevoz za pristup posjetitelja. Identificirane su različite uloge transporta u pogledu kretanja turista. Prijevoz osigurava vezu između izvornog tržišta (regije) i odredišta domaćina (regija); pruža mogućnost i pristup unutar odredišne regije ili turistička atrakcija, a može i sama biti turističko iskustvo.

Trošak je glavni faktor koji određuje potražnju za odredištem. Općenito uključuje dva elementa: trošak putovanja; te troškovi života i drugih usluga na odredištu. Za turiste, vrijeme koje provedu putujući predstavlja jedan dio ukupnog troška. Trošak vremena varira ovisno o njihovoj vrijednosti vremena; tj. putni troškovi uključuju stvarni iznos novca koji plaćaju za uslugu prijevoza i trošak u smislu vremena putovanja. Putni trošak uštede su rezultat poboljšanja pristupačnosti. Zaključno turizam i promet usko su povezani i razvijanje prometne infrastrukture jedna je od najvažnijih preduvjeta za razvoj turizma.

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. Padjen, J., Determinante prometne politike Hrvatske, Zagreb, Informator i
4. Ekonomski institut, 1996.
5. Horak, S., Turizam i promet, Studij turizma, Zagrebačka škola za menadžment, 2007.
6. Šolman, S., Uloga cestovnog prometa u turizmu Hrvatske, Zagreb, 2010.

INTERNET IZVORI

1. <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/airtransport>
2. <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/air-transport>
3. https://www.mdpi.com/journal/aerospace/topical_collections/air_transportation
4. <https://www.britannica.com/technology/shipping-water-transportation>
5. http://www.geocities.ws/icts_papers/Papers/Samija.pdf
6. <https://www.euston96.com/en/rail-transport/>
7. <https://transportgeography.org/contents/chapter5/rail-transportation-pipelines/>
8. <https://www.revfine.com/cruise-industry/>
9. <https://opentextbc.ca/introtourism2e/chapter/globalization-and-the-tourism-industry/>
10. https://www.researchgate.net/publication/312038614_Interdependence_of_Transport_and_Tourism
11. https://www.researchgate.net/publication/271339606_The_Roles_of_Tourism_System_towards_Development_of_Tourist_Friendly_Destination_Concept
12. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0047287517734943>
13. https://lufb.ltu.lv/conference/economic_science_rural/2018/Latvia_ESRD_47_2018-42-48.pdf
14. <https://hrcak.srce.hr/file/346622>
15. https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2021/05-01-03_12_2021.htm
16. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=67447>
17. <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29114>
18. <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/ten-t-days-polozaj-hrvatske-u-prometnoj-mrezi-europske-unije/6502>

19. <https://www.poslovniturizam.com/brojke-trendovi/2021-turisticka-godina-u-hrvatskoj-14-milijuna-turista-i-najbolji-prihodi-u-ljetnim-mjesecima-dosad/3716/>

20. <https://transportgeography.org/contents/chapter5/air-transport/>

POPIS SLIKA

SLIKA 1. RASPOREĐENOST JAVNIH CESTA U RH

SLIKA 2. PUTNICI U ZRAČNIM LUKAMA PREMA VRSTAMA PRIJEVOZA

SLIKA 3. LUKA RIJEKA

SLIKA 4. STRANI TURISTIČKI DOLASCI I NOĆENJA KOLOVOZ 2021

SLIKA 4. PROMETNA MREŽA RH

SLIKA 5. STRANI TURISTIČKI DOLASCI I NOĆENJA KOLOVOZ 2021

GRAFIKONI

GRAFIKON 1: PROMET PUTNIKA U ZRAČNIM LUKAMA U VELJAČI 2022.

SAŽETAK

Putovanje bez prometa i prometne povezanosti ne bi bio moguć te je on osnova za povezivanje emitivnog s receptivim tržištem. Putovanje je oduvijek bilo središnji dio turizma, no danas je putovanje jedna od osnovnih potreba pojedinca. S obzirom na trenutne društvene promjene, ekološke izazove, sve veći broj gostiju, sve kraće boravke, sve udaljenija odredišta putovanja i nove pružatelje mobilnosti, o turističkim putovanjima mora se razgovarati pod drugačijim okolnostima. Sama prometna infrastruktura jedan je od uvjeta razvitka neke destinacije te što je veća povezanost raste i njezina atraktivnost. Globalna turistička kretanja u velikoj mjeri su povezana s globalizacijom i globalnim trendovima u turističkim kretanjima. Prijevoz i turizam stvaraju međusobno sinergiju te su zajedno povezani do te mjere da jedni bez drugoga ne mogu. Svako turističko putovanje bez prometa i prijevoza ne bi bilo moguć te isto tako ponuda i potražnja za turističkim dobrima ne bi mogla biti ostvarena. Hrvatska ima jako povoljan prometno-geografski položaj koji utječe i na povezanost između regija te pridonosi i efikasnosti putovanja ljudi prema nekome odredištu. Putovanje oduvijek je bio središnji dio turizma, no danas je putovanje jedna od osnovnih potreba pojedinca. S obzirom na trenutne društvene promjene, ekološke izazove, sve veći broj gostiju, sve kraće boravke, sve udaljenija odredišta putovanja i nove pružatelje mobilnosti, o turističkoj mobilnosti mora se razgovarati pod drugačijim okolnostima.

Ključne riječi: turizam, promet, međuovisnost turizma, prometna infrastruktura

ABSTRACT

Travel would not be possible without traffic and traffic connections, and it is the basis for connecting the emitting and the receptive market. Travel has always been a central part of tourism, but today travel is one of the basic needs of an individual. Considering the current social changes, environmental challenges, increasing number of guests, shorter stays, more distant travel destinations and new mobility providers, tourism travel must be discussed under different circumstances. The transport infrastructure itself is one of the conditions for the development of a destination, and the greater the connectivity, the greater its attractiveness. Global tourism trends are largely related to globalization and global trends in tourism trends. Transport and tourism create mutual synergy and are connected together to such an extent that they cannot do without each other. Every tourist trip would not be possible without traffic and transportation, and likewise the supply and demand for tourist goods could not be realized. Croatia has a very favorable traffic-geographical position, which also affects the connection between regions and the contribution and efficiency of people's travel to a destination. Travel has always been a central part of tourism, but today travel is one of the basic needs of an individual. Considering the current social changes, environmental challenges, increasing number of guests, shorter stays, increasingly distant travel destinations and new mobility providers, tourism mobility must be discussed under different circumstances.

Keywords: tourism, transport, interdependence of tourism