

Utjecaj COVID-19 na poslovanje prijevoznih poduzeća u turizmu

Stojak, Ivan

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:996949>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International](#)/[Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-05**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
EKONOMSKI FAKULTET
STRUČNI STUDIJ POSLOVNE EKONOMIJE
SMJER TURISTIČKO POSLOVANJE

Ivan Stojak

UTJECAJ COVID-19 NA POSLOVANJE PRIJEVOZNIČKIH
PODUZEĆA U TURIZMU

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, rujan, 2019.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
EKONOMSKI FAKULTET
STRUČNI STUDIJ POSLOVNE EKONOMIJE
SMJER TURISTIČKO POSLOVANJE

Ivan Stojak

UTJECAJ KORONAVIRUSA NA POSLOVANJE
PRIJEVOZNIČKIH PODUZEĆA U TURIZMU

ZAVRŠNI RAD

Mentor: Izv.prof.dr.sc. Josip Mikulić

Zagreb, rujan, 2019.

Izjava o autorstvu rada

Ovime potvrđujem da sam osobno napisao rad Utjecaj COVID-19 na poslovanje prijevoznčkih poduzeća u turizmu te da sam njegov autor.

Svi dijelovi rada, nalazi ili ideje koje su u radu citirane ili se temelje na drugim izvorima (bilo da su u pitanju mrežni izvori, udžbenici, knjige, znanstveni, stručni ili popularni članci) u radu su jasno označeni kao takvi te adekvatno navedeni u popisu literature.

Ime i prezime: Ivan Stojak

Datum: 06.8.2020.

Predgovor

Želio bih se zahvaliti profesorima, docentima, asistentima i svim ostalim djelatnicima koji su sudjelovali u mom fakultetskom obrazovanju, nesebično mi davajući i prenoseći na mene svoje znanje. Posebice se želim zahvaliti mentoru izv. prof.dr.sc. Josipu Mikuliću koji mi je udijelio povjerenje te pomogao da moj završni rad bude izrađen.

Utjecaj COVID-19 na poslovanje prijevoznih poduzeća u turizmu

Sažetak:

U radu ću predstaviti virus COVID-19 koji se pojavio koncem 2019. godine, simptome virusa i njegovo širenje te kako je utjecajao na suvremeno društvo. Zatim ću opisati fenomen turizma i njegove karakteristike te infrastrukturu i organizaciju prometnog sustava. Detaljnije ću proći kroz vrste prometnih grana i prometnih vozila te ću opisati međuovisnost prometna i turizma. U finalnom djelu radu vidjeti ćemo utjecaj koji je do sada imao virus na globalnu svjetsku ekonomiju i gospodarske grane te na koji je način utjecao na turizam i prijevoznika poduzeća u turizmu.

Ključne riječi: virus, turizam, prometni sustav, međuovisnost, ekonomija

Abstract:

Trough this work, I will present newly discovered virus named COVID-19, the symptoms of the virus and its spread, and how it affected modern society. Them I will describe the phenomenon of tourism and its characteristics, as well as the infrastructure and organization of the transport system. I will go through the types of transport branches and transport vehicles in more detail and I will describe the interdependence of transport and tourism. In the final part of the work, we will see the impact that the virus has had so far on the global world economy and economic branches, and in what way it has affected tourism and transport companies in tourism.

Key words: virus, tourism, transport system, interdependence, economy

Sadržaj

1. UVOD	1
1.1 Opis problema	2
1.2 Ciljevi rada	2
1.3 Struktura rada	2
1.4 Metode rada	2
2. COVID-19	3
2.1 Što je COVID-19?	4
3. Općenito o turizmu	7
3.1 Funkcije turizma	8
3.1.1 Ekonomske funkcije turizma	9
3.1.2 Neekonomske funkcije turizma	11
3.2 Udio turizma u BDP-u	13
3.3 Održivi razvoj turizma	14
3.4 Turizam u Hrvatskoj	16
4. Promet	18
4.1 Pomorski transport i promet	18
4.1.1 Pomorski putnički prijevoz	20
4.2 Cestovni promet	22
4.2.1 Cestovni promet u turističkom kontekstu	25
4.2.2 ZET	27
4.3 Zračni promet	29
5. Povezanost prometa i turizma	31
5.1 Pozitivni i negativni učinci prometa na turizma	32
5.2 Pretpostavka razvoja turizma i prometa do 2030. prije izbijanja pandemije	32
6. Utjecaj koronavirusa na zatvaranje industrija	34
6.1 Utjecaj koronavirusa na turizam	35
7. Utjecaj COVID-19 na prijevoznika poduzeća u turizmu	38
8. Zaključak	40
Literatura	41
Popis tablica	43

1. UVOD

Ljudska civilizacija je tijekom svog postojanja napredovala do najmoćnije vrste na planeti Zemlji. Preteča današnjeg čovjeka bio je znatno fizički i mentalno slabije razvijen čovjek koji je živio kao nomad u potrazi za hranom i sigurnim skloništem bez posjedovanja velike imovine i u potpunosti podložan vanjskim utjecajima poput klime i fizički superiornijih životinjskih vrsta. Današnji čovjek je kreativna, inteligentna i sposobna vrsta koja je tijekom svog postojanja došla do izuma koji su pomogli da cijeli svijet podredi svojoj moći i neukrotivoj istraživačkoj i hedonističkoj duši koji neprekidno teži za poboljšanjem življenja. Čovjek je izgradio masivna vozila koja voze na stotine i stotine metara u visini, pokorio je oceane i svladao sva brda i planine željan nepoznatog i novog. U svojoj silini čovjek je zaboravio na još uvijek nevjerojatnu moć teško savladivih vanjskih utjecaja koji u nekoliko mjeseci mogu zaustaviti sve ono što je čovjek mukotrpno gradio godinama pretpostavljajući da je nezaustavljiv.

1.1 Opis problema

U radu će biti opisana pojava koronavirusa te njen utjecaj na društvo u cijelini, globalnu ekonomiju i svjetsko gospodarstvo. Uz predstavljanje zasebno turizma i prometa pa zatim njihove interakcije i međuovisnosti, bit će opisane pozitivne i negativne posljedice istih. U konačnici će biti opisan problem koji je pojava novog virusa izazvala na tržištu prometnog sustava i turizma.

1.2 Ciljevi rada

Cilj rada je predstaviti još uvijek veliku podložnost ljudi na vanjske utjecaje te njegovu ranjivost u odnosu na prirodu. Također, cilj rada je predstaviti međusobnu interakciju različitih gospodarskih grana i važnost i vrijednost turizma za narode diljem svijeta.

1.3 Struktura rada

Rad je podijeljen na pet dijelova. U prvom dijelu opisuje se novi virus te njegove karakteristike i utjecaj na čovjekovu zdravstvenu sliku. Drugi dio je o fenomenu turizma, pojavi i razvoju istoga te njegove važnosti za društvo i različite države. U trećem dijelu naglasak je na prometnom sustavu, njegovoj izgradnji, glavnim prometnim granama i njihovoj važnosti u turizmu. Četvrti dio rada opisuje interakciju turizma i prometa te njihov međusobni utjecaj, a posljednji dio rada je o utjecaju koronavirusa na turizam i kakve to posljedice ima za prijevozna poduzeća u turizmu.

1.4 Metode rada

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

2. COVID-19

Od mračnog doba pojave kuge u 14. stoljeću koja je izazvala smrt više od polovice europskog stanovništva, svijet je neprestano u strahu od sljedeće velike pandemije koja će neminovno doći. Nekoliko puta nakon toga ljudska civilizacija suočila se s kobnim virusnim bolestima, primjerice španjolska gripa u vrijeme Prvog svjetskog rata ili suvremeniji primjer ebola. Španjolska gripa nije se pretjerano razlikovala od one koja dolazi sa godišnjim dobima, bila je izuzetno zarazna, ali nije bila toliko smrtonosna, dok je ebola daleko smrtonosnija, ali poprilično umjerenijeg i sporijeg širenja. Nasreću, nijedna od tih bolesti nije postala stroj smrti kao kuga, ali u 2019. novi virus zakucao je na vrata i zaprijetio cjelokupnom ljudskom stanovništvu i civilizaciji kakvu smo poznavali.

Tablica 1: Usporedba španjolske gripe i ebola

	Španjolska gripa	Ebola
Prva pojava	1918. godina	1976. godina
Prvi poznati slučaj	Američka savezna država Kansas	Država Sudan
Uzročnik	Podtip ptičje gripe H1N1	Virus ebola
Prijenos	Bliski kontakt sa zaraženim (kapljični put, tjelesne izlučevine)	Kontakt sa zaraženim životinjama (krv, tjelesne tekućine), kontakt sa zaraženim
Simptomi	Ljubičasta boja kože, pojava mase u plućima, snažan kašalj, zatajenje organa	Vrućica, bolovi u mišićima, povraćanje, proljev, osip, problemi s jetrom i bubrezima
Broj žrtava	Između 50 i 100 milijuna ljudi širom svijeta	Nepoznat točan broj

Izvor: Izradio autor

COVID-19 nije prvi virus korone koje je uzrokovao nemir. Tijekom 2000-ih svijet i zdravstveni sustav suočili su se s izbijanjem sarsa (2003.-2004.godine) te nakon toga i mers (Bliskoistočni respiratorni sindrom) čija pojava se bilježi od 2012. pa sve do danas. Ponekada se dogodi prijenos zoonotskih virusa na čovjeka, ali rijetko dovede do uspostave pandemije s kojom se svijet danas suočava. Sars-cov-2 je teški akutni respiratorni sindrom, veliki RNA virus koji uzrokuje bolest COVID-19. Virus se prvi put pojavio na tržnici morskih plodova i egzotičnih životinja Huanan u Wuhanu, višemilijunskom grad u provinciji Hubei u središnjoj Kini. Smatra se da je virus primarno krenuo od šišmiša te se proširio.

Unatoč činjenici da je grad bio u karanteni, globalna putovanja izazvala su širenja unutar Kine i u konačnici po cijelom svijetu. Svjetska zdravstvena organizacija globalnu zdravstvenu katastrofu proglasila je tek 30. siječnja, a proglašenje pandemije dogodilo se 11.ožujka. Virus uzrokuje gripi sličnu bolest s velikim varijacijama u kliničkoj manifestaciji. Većina ima blagi do umjereni tijek bolesti, a vjerojatno je za manje od 5% svih zaraženih bolesnika potrebna hospitalizacija.

2.1 Što je COVID-19?

Službeno nije potvrđen identitet prve osobe zaražene virusom, ali se sumnja da je virus bio prisutan među stanovništvom kineskog grada Wuhana već u studenom. Prvi pacijenti požalili su se na loše opće stanja sa simptomima sezonske gripe, ali kada lijekovi nisu funkcionirali liječnici su posumnjali da su se suočili s nečim u potpunosti novim. Poražavajuća je činjenica da su Doktor Li, doktor koji je prvi upozorio na mogući novi oblik virusa, te njegove kolege bile upozorene od strane kineskih vlasti da prekinu daljnje istraživanje i razgovor o tome nakon čega su bili i privedeni. U prosincu, 8.12., potvrđen je prvi slučaj zaraze koronavirusom. U vrijeme kada se približila kineska nova godina te su mnogi krenuli na put u Wuhan, a i izvan Wuhana, kineske vlasti upozorile su Svjetsku zdravstvenu organizaciju o pojavi novog virusa. Nažalost, smatra se da je tada već bilo prekasno zbog abnormalnog broja bliske tjelesne interakcije među ljudime. Otkriveno je da virus ima širok spektar simptoma, a tijekom bolesti bio je i djelomično je još uvijek neizvjesan. U svijetu je trenutno potvrđeno više od 18, 6 milijuna zaraženih, od kojih 705 tisuća sa smrtnim ishodom. Simptomi korona virusa

ne razlikuju se pretjerano od uobičajene gripe i zbog toga ga je u početku poprilično teško dijagnosticirati.

Tablica 2: Simptomi COVID-19

Simptom	Učestalost
vrućica	45,4%
umor	70%
suhi kašalj	59%
mučnina	5%
glavobolja	70,3%
gubitak mirisa	70,2%
grlobolja	52,9%
problemi s disanjem	19%
bol u mišićima	62,5%

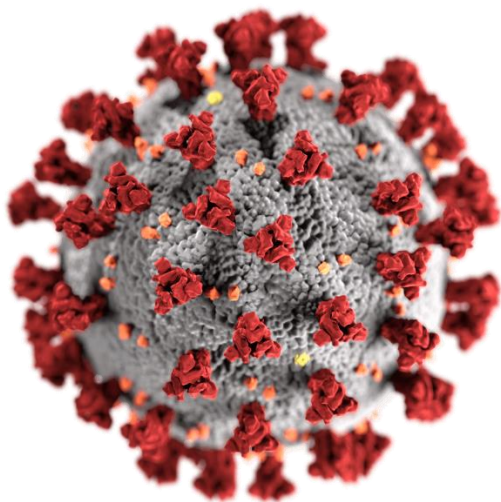
Izvor: Izradio autor

Slika prikazuje simptome COVIDa-19 i njihovu učestalost. Može se zaključiti da su najčešći simptomi koju pogađaju većinu zaraženih glavobolja, gubitak mirisa, bol u mišićima i grlobolja. Simptomi koju zahvaćaju malu skupinu zaraženih, uglavnom starije, su mučnina i proljev.

Koronavirus prenosi se kapljičnim putem, izravnim kontaktom, preko kapljica slina ili sluzi prilikom kašljanja, kihanja, govora ili pjevanja zaražene osobe u blizini druge zdrave osobe. Osim direktnog kontakta, važno je naglasiti da čestice ovog virusa preživljavaju neko vrijeme i na površinama pa može doći i do posredne zaraze. Problematika leži u tome da osobe koje ne pokazuju nikakve simptome zaraze i smatraju se zdravim potencijalno mogu biti zaražene i tako širiti zarazu dalje bez da su uopće svjesni vlastite zdravstvene situacije. Inkubacija bolesti, odnosno razdoblje od zaraze pa do prve pojave simptoma može trajati i do 14 dana, ali u prosjeku to je razdoblje između pet i šest dana. Korona virus može se otkriti u stolici, krvi, urinu i tjelesnim izlučevinama. Bez obzira što je SARS-CoV-2 pronađen u tjelesnim tekućinama i dalje nije potvrđeno da je moguća zaraza spolnim putem, ali obzirom na prijenos

dodirom i bliskim kontaktom, pretpostavljen je rizik za prijenos COVID-19 virusa. Bolest se smatra potencijalno težom i ozbiljnom kod dobne skupine iznad 65 godina i kod osoba s drugim kroničnim bolestima, ali to ne isključuje potencijalne komplikacije kod mladih ili zdravih ljudi. Znakovi da se razvio teški i kritičan oblik virusa su progresivni pad broja perifernih leukocita, zatim povećanje razina perifernih upalnih markera (pr.IL-6 i CRP 3), progresivno povećanje laktata te brza progresija plućnih lezija. Za razliku od teškog oblika, blagi oblik karakterizira blagi klinični simptomi i izostanak upale pluća, a kod razine virusa srednjeg tipa moguća je pojava blagog oblika upale pluća bez potrebe za respiratorom. Problem kod liječenja leži u tome da ne postoji specifičan tretman za oboljele niti je cjepivo pronađeno. Dakle, liječe se simptomi virusa, ne i sami virus. Primjerice liječi se visoka temperatura, iritirajući kašalj, glavobolja itd. Da bi se izbjegla zaraza virusom preporuča se redovno pranje i dezinfekcija ruku. Također, dezinficijens koji sadrži najmanje 60% alkohola bi trebao djelovati (HZZO).

Slika 1: Prikaz 2019-nCoV virion



Izvor: <https://hr.wikipedia.org/wiki/Koronavirus>

3. Općenito o turizmu

Pojava turizma povezuje se sa samim počecima ljudske civilizacije. Čovjek je u svojim počecima živio nomadskim životom te je u neprekidnoj potrazi za hranom i nekim drugim dobrima, mijenjao mjesto svog prebivanja. Nakon što se ljudska vrsta tjelesno i mentalno počela značajnije razvijati počinju napuštati Afriku koja se naziva kolijevkom čovječanstva jer su tamo živjeli prvi preci današnjeg čovjeka. Smatra se da je napuštanje Afrike i naseljavanje ostatka svijeta trajalo nekoliko tisuća godina, a da su tadašnji ljudi primarno bili potaknuti klimatskim promjenama, a zatim i održavanjem životne egzistencije (bolji uvjeti za stočarstvo, ribolov, poljoprivredu).

Postepeno je čovjek došao na razinu gdje se više nije morao toliko učestalo seliti te su se pojavila prva trajnija naselja. Razvojem društva, kolektivne svijesti, trgovine i robne razmjene motivi i razlozi putovanja su se promijenili. Sada ljudi nisu više putovali iz sirove potrebe već zbog nekih drugih razloga. Neki od tih razloga su primjerice zdravstvena skrb, odnosno liječnici tada su putovali da bi prikupili neke ljekovite biljke koje nisu rasle u njihovom podneblju ili da bi razmijenili znanje s drugim liječnicima, trgovina je zapravo bila ključan razlog putovanja. U novonastalom društvenom ozračju počeo se izdvajati sloj intelektualaca koji su putovali željni upoznavanja novih kultura i općenito znanja, a egipatske piramide su privlačile najveći broj posjetitelja tih motiva.

Prvi zapisi o putovanju iz čistog zadovoljstva sežu u antičko doba kada se u staroj Grčkoj odlazilo na Olimpijske igre i proročištvo Delfi. Rim je danas poznat po ostacima brojnih amfiteatara u kojima su se održavala gladijatorske borbe i brojna druga, zasigurno manje okrutna, događanja koja su u ono vrijeme bila poznata te su okupljala veliki broj prvih turista. U antičko doba turizam je nevjerojatno nalikovao na ono što se danas naziva turizmom.

Osim Olimpijskih igara, gladijatorski borbi i proročištva, već su tada bila poznata lječilišta, ladanjske kuće i nekolicina drugih oblika turizma. Srednji vijek bio je mračno doba za svaki oblik društvenog života pa tako i turizam koji je do tog vremena progresivno napredovao. Jedino što se u to doba može donekle nazvati oblikom turizma su rojna hodošća koja su okupljala velik broj ljudi. U vremenu koje je uslijedilo, mladi europski intelektualci iz viših slojeva društva obnovili su pojam turizma putujući po Europi, prikupljajući nova znanja (Towner, Wall, 1991.).

Prema definiciji turizam je ukupnost odnosa i pojava koji proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, ako je takvo putovanje poduzeto radi odmora i uživanja te se njime ne zasniva stalno prebivalište i ne poduzima se neka gospodarska djelatnost; gospodarska djelatnost koja obuhvaća turistička kretanja i sve odnose koji proizlaze iz takvih kretanja. Prvi put turizam je definiran davne 1905.godine i tada je nazvan pojavom modernog doba, a motivi turizma u toj definiciji ležali su u potrebi za odmorom te je naglasak bio stavljen na uživanju u prirodi i neistraženim krajolicima. Svjetska turistička organizacija definirala je turizam kao ukupnost aktivnosti (odmor, posao, zdravstveni razlozi) koje se odvijaju izvan mjesta gdje pojedinac uobičajeno provodi i to ne dulje od godine dana. Definiranje pojma turista je bio ponajviše zadatak za antropologe i sociologe. Prema Svjetskoj turističkoj organizaciji turist je osobu koja putuje izvan svoje sredine (kraće od 12 mjeseci, kao što je ranije spomenuto) zbog raznoraznih aktivnosti (Gržinić, 2014.).

3.1 Funkcije turizma

Ono što je velika prednost turizma i što je sam uzrok progresivnog napretka turizma do vodeće industrije svijeta jest činjenica da turizam povezuje ljude širom svijeta. Društvo je prepuno pojedinaca koji drugim kulturama pristupaju s predrasudama, a turizam je omogućio da se različite kulture upoznaju kroz interaktivan i socijalno obogaćen način uz obostranu zadovoljstvo. Iako je turizam u svojim počecima i primitivnom obliku bio uglavnom dostupan samo višim slojevima društva, to danas nije tako. Putovanje iz zadovoljstva danas je omogućeno i prosječnom čojeku zbog visoke razvijenosti tržišta turizma na kojem sudjeluju brojni i pružatelji i potražitelji usluga. Turizam je za veliki broj nacionalnih gospodarstava najveći izvor prihoda te se neprekidno radi na njegovom poboljšanju i usavršavanju turističkih usluga. Problematika detaljnog određivanja prihoda od turizma proizlazi iz toga što se se turizam u nacionalnim računima ne iskazuje kao zaseban sektor. Odnosno, turizam je nesvodljiv na isključivu gospodarsku djelatnost, promatra se kao ukupnost različitih djelatnosti, a ne isključivo kao turistička potražnja.

Hunziker i Krapf, teoretičari turizma, su 50-ih godina prošlog stoljeća istaknuli važnost proučavanja funkcija turizma i njihove sistematizacije naglašavajući neke od funkcija (zdravstvenu, tehničku, kulturnu, socijalnu, političku, privrednu) te spominjući njihovi međuovisnost.

Funkcije turizma podrazumijevaju djelovanja usmjerena na ciljeve turizma i njegovih ekonomskih i neekonomskih učinaka. Dije se na dvije skupine, prvu skupinu čine ekonomske (gospodarske) funkcije. Ekonomske funkcije odnose se na materijalni doprinos organizacija ili poduzeća koje sudjeluju u turističkoj ponudi te doprinosi gradu, regiji ili državi gdje se također odvija turističko trošenje. Neekonomske funkcije turizma odnose se na one segmente turizma u kojima se ne teži gospodarskom osvaranju već socijalno-kulturnom obogaćenju i drugim rekreacijskim aktivnostima (Begović, 2016.).

3.1.1 Ekonomske funkcije turizma

Kao što je ranije spomenuto, teško je odrediti koliki je uistinu prihod jedne države nakon završene turističke sezone jer je turizam izuzetno disperziran. Nemoguće je u potpunosti izračunati kolika je ukupna gospodarska dobit od turizma jer često u nacionalnoj ekonomiji postoje dobiti od turizma koje su prikazane kao dobit neke druge gospodarske grane. Turizam i ugostiteljstvo vodeći su u zarađivanju turističkih prihoda. U nastavku će detaljnije biti prikazane ekonomske funkcije gospodarstva (Galičić, Laškarin, 2016.).

1) Multiplikativna funkcija turizma

Znanost o turizmu istraživala je utjecaj turizma na cjelokupno gospodarstvo i zasključili su da doprinose od turizma nemaju samo direktni pružatelji turističkih usluga nego većina grana gospodarstva. Razlog prihoda širokog gospodarskog sektora leži u činjenici da veliki broj ljudi sudjeluje u konačnom proizvodu na turističkom tržištu. Multiplikativna funkcija objašnjava sposobnost turizma u multicijpliranju novca ostvarenog u inicijalnoj fazi turističke potrošnje. Inicijalna faza jest kada turist plati usluge koje je neposredno koristio (smještaj, hranu, piće). Novac iz inicijalne faze se dalje slijeva na niže razine i kruži unutar nacionalnog ili lokalnog gospodarstva. Primjerice, turist će platiti smještaj vlasniku apartmana, a zatim će vlasnik apartmana unajmiti čistačicu da očisti apartman te će joj dati dio koji je on prethodno zaradio od iznajmljivanja apartmana, a ona će taj novac potrošiti u lokalnoj trgovini.

Ekonomske učinci multiplikacije novca:

- a) Izravni ekonomski učinci- ujedno i inicijalni trošak
- b) Neizravni ekonomski učinci - trošak poduzetnika povezan s turističkom uslugom
(pr. trošak hrane i pića)
- c) Inducirani ekonomski učinci- povećanje kupovne moći stanovništva

2) Turizam kao faktor razvoja privredno nerazvijenih područja

Turizam se uglavnom razvio u dijelovima zemlje gdje su se ljudi primarno bavili stočarstvom, ribolovom, vinogradarstvom i dr. To su uglavnom bila mala mjesta udaljena od trgovačkih i urbanih centara gdje je seosko stanovništvo živjelo lošije od stanovništva urbaniziranog dijela zemlje. Mir, neočišćen zrak, dobra klima i lijep krajolik je upravo ono što je trebalo izmorenom gradskom stanovništvu.

Upravo iz ovih razloga pokreće se proces prelijevanja novca gradskog stanovništva u blagajnu gospodarski nerazvijenog dijela zemlje. Materijalni prihod je u konačnici iskorišten za unaprijeđivanje tih dijelova zemlje i poboljšanja života u istima. Posljedica ovog faktora turizma je pozitivna redistribucija kapitala. No, neka turistička mjesta su davno počela sa svojim razvojem pa ona danas zapošljavaju radnike iz ostatka zemlje ili svijeta.

3) Utjecaj turizma na zaposlenost

Ljudski rad u turizmu ima glavnu vrijednost. Naime, za razliku od drugih gospodarskih grana, turizam žudi za radnicima u tercijarnim djelatnostima (ugostiteljstvo, komunalne usluge, promet). Prednost turizma jest što on neprastano zahtjeva i otvara nova radna mjesta, ne robotizira rad ljudi.

- a) Izravno zapošljavanje u turizmu-ugostiteljstvo, turističko posredništvo, trgovina na malo i dr.
- b) Neizravno zapošljavanje u turizmu-vodoopskrba, građevinarstvo, informatička potpora i dr.

4) Utjecaj na platnu bilancu zemlje

Platna bilanca je evidencija ukupnog prihoda od inozemnih turista. Turistički receptivne zemlje imaju aktivnu platnu bilancu dok je u zemljama inicijativnog turizma platna bilanca uglavnom pasivna.

5) Funkcija poticanja međunarodne razmjene dobara

6) Integracijska funkcija

Uključivanje različitih dijelova zemlje, primjerice kada dalmatinski restorani za turiste pripremaju hranu uzgojenu na slavonskim poljima.

7) Akceleracijska i apsorpcijska funkcija

Akceleracijska funkcija je sposobnost turizma da razvija dijelove zemlje brže od pojedinih gos.djelatnosti.

Apsorpcijska funkcija je sposobnost turizma da uravnoteži robno-novčane odnose (Budimir-Bekan, 2019.)

3.1.2 Neekonomske funkcije turizma

Neekonomske funkcije turizma ne fokusiraju se na ostvarivanje ekonomske dobiti, ovoj funkciji turizma u cilju je ispunjenje rekreacijskih potreba turista. Dok ekonomske funkcije uhvaćaju veću cjelinu, neekonomske funkcije turizma posvećene su pojedincu.

Zdravstvena, zabavna, kulturna funkcija turizma- turistička rekreacija, neposredno djelovanje

Socijalna, politička funkcija turizma- socijalna i politička funkcija, posredno djelovanje

Neekonomske funkcije su razlog pojave turizma, shodno tome se nedvojbeno smatra da turizam ne bi niti postojao bez istih te da iz njih proizlaze ekonomske funkcije.

a) Zdravstvena funkcija turizma

Zdravstvena funkcija turizma može se smatrati najstarijom vrstom turizma zbog stare Grčke i Rima gdje su ljudi već tada odlazi u toplice i kupališta u cilju poboljšanja općeg zdravlja. Ova

funkcija primarno turistima služi kao preventivna mjera, odnosno poboljšava se čovjekova kondicija i psihičko stanje koje bez premca ima snažan utjecaj na fizičko zdravlje. No, za neka zdravstvena stanja preporučeni su i neki oblici turističke ponude koji mogu služiti kao kurativa (toplice, talasoterapije, čisti zrak u šumama). Važno je naglasiti da objekti građeni u svrhu zdravstvenog turizma uz sebe vežu i objekte čistog turizma, primjerice većina toplica ima restorane. Turizam je u svakom svom obliku izvor pozitivne zdravstvene promjene kod pojedinca jer je dokazano da svaka promijena sredine pozitivno utječe na čovjekovo zdravlje. Prednost ovog oblika turizma jest što ne ovisi o godišnjim dobima kao ljetovališni ili zimski turizam.

b) Kulturno-obrazovna funkcija turizma

Kulturu možemo definirati kao skup obrazaca ponašanja, usađeni vrijednosti, promišljanja o svijetu i želja, koje pojedinac primarno nauči u nukleusnoj obitelji i nekim institucijama. Ovaj oblik turizma apsolutno je nemjerljiv u brojkama. Svako putovanje kulturno obogaćuje pojedinca jer se susreće s nečim nepoznatim i upoznava nešto novo, ali kada se uključi i posebno organizirana kulturna aktivnosti kao način da se popuni dio vremena boravka turista, znatno se proširi horizont pojedinca i poveća se njegovo opće znanje. Iz ovoga proizlazi kulturni turizam koji se može definirati kao oblik turizma u kojima je interes usmjeren prema kulturnim dobrima. Kulturno se obogaćuju i turisti i domaćini jer imaju mogućnost međusobno naučiti jedan od drugoga.

c) Socijalna funkcija turizma

Socijalna funkcija turizma potiče smanjanju razlike između različitih društvenih klasa, skupina, naroda i rasa.

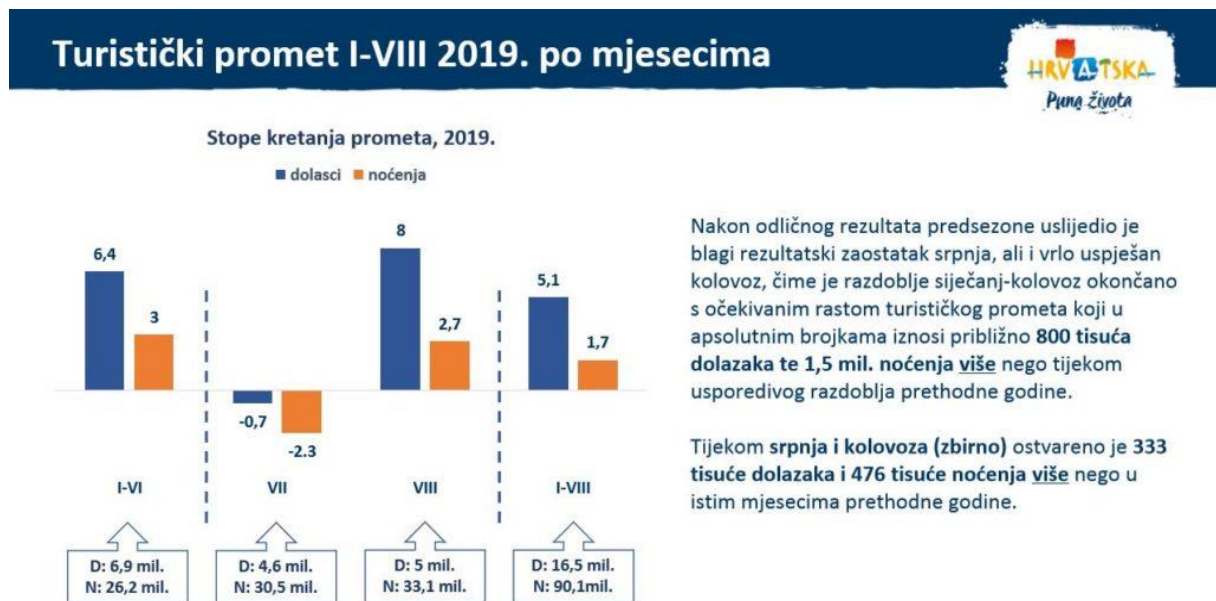
d) Političko-ideološka funkcija turizma

Turizam širi mir između naroda i djeluje pacifistički (Lazarić, 2015.).

3.2 Udio turizma u BDP-u

BDP predstavlja vrijednost svih proizvedenih dobara u periodu od jedne godine. Putem BDP-a koji se računa po stanovniku vjerno se može prikazati gospodarski rast koji je usko povezan s gospodarskim razvojem. Turizam ima snažan utjecaj na rast BDP-a s obzirom da se tijekom sezonskih mjeseci broj zaposlenih stanovnika povećava i raste vrijednost kune kao valute. U Hrvatskoj je 2019. godine ostvareno rekordnih 21 milijuna dolaza i 100,6 milijuna noćenja. Izravan utjecaj turizma u BDP-u u 2019. godine je 11,4%. Porast prihoda od turizma je uvijek dobrodošao, no zabrinjava činjenica da hrvatsko gospodarstvo toliko ovisi o sektoru koji je podložan vanjskim utjecajima nad kojima nema pretjerane mogućnosti kontrole (HNB).

Slika 2: Prikaz dolazaka turista i noćenja od siječnja do kolovoza 2019. godine



Izvor: <https://grabancijas.com/financijski-rezultati-turisticke-sezone-u-prvih-8-mjeseci-8-ili-16-milijardi-kuna-veci-nego-lani/>

3.3 Održivi razvoj turizma

Održivi razvoj možemo definirati kao promijenu u načinu proizvodnje kako bi se zaštitio ekosustav. Prvo načelo održivog razvoja promiče poštovanje i brigu za cjelokupnu ljudsku zajednicu. Odnosno, planira se razvoj koji neće naštetiti sadašnjim generacijama niti ugroziti nadolazeće generacije niti bilo koju živuću vrstu. Također potiče na ravnomjernu raspodjelu resursa među svim slojevima društva.

Nakon toga se naglašava važnost poboljšanja općenito kakvoće života, a ne samo ekonomski rast. Održivi razvoj potiče viši nivo obrazovanosti, podizanje kolektivne svijesti, promiče dostojanstven život za svakoga te borbu za ljudska prava. U načelu o zaštiti vitalnosti i raznolikosti zemlje definira se nužnost zaštite bioraznolikosti (očuvanje životinjskih, biljnih i ostalih vrsta). Ističe se važnost zaštite obnovljivih izvora energije kao što je tlo. Nakon toga potencira se na buđenje svijesti o potrebnom minimaliziranju neobnovljivih izvora energije kao što je voda.

Kina je jedna od zemalja koja je politikom gdje je braničnim parovima bilo dopušteno imati samo jedno dijete slijedila načelo o poštovanju prihvatnog kapaciteta zemlje. Mogućnost održivog razvoja ostvariva je samo ako ljudi teže ka humanističkim vrijednostima te preispituju svoje ponašanje i odluke koje izravno ili neizravno utječu na cjelokupni ekosustav. Potrebno je dopustiti lokalnim zajednicama da imaju moć odluke jer su upravo lokalne zajednice mjesto gdje se uz pravilno vodstvo mogu dogoditi najveće pozitivne promjene. Da bi društvo uopće poštovalo načela održivog razvoja, potrebna je stabilna i kontinuirana politika koja će obrazovanjem stanovništva i informacijama zaštititi interese održivog razvoja.

Konačno, stvaranje globalnog saveza i međusobnog partnerstva između država nužno je za očuvanje prirode i ekosustava.

Slika 3: Prikaz važnosti sinergije društva, gospodarstva i okoliša za održivi razvoj



Izvor: <http://www.odraz.hr/hr/nase-teme/odrzivi-razvoj>

Svjetska turistička organizacija u svojoj publikaciji "Učiniti turizam održivijim: vodič za stvaraoce politike" predstavila je ključnu važnost u razvoju održivog turizma. Ekonomska održivost unutar konteksta turizma osigurava dugotrajno napredovanje poduzeća i konkurentnost destinacija. Važno je dio novca zarađenog od turističke potrošnje održati u lokalnoj zajednici i tako poticati njen boljitak.

Budući da je ljudska snaga pokretač turizma i nemoguće ju je zamijeniti robotima ili automatizacijom, radnicima je važno pružiti plaću proporcionalnu s uložnim trudom te ne dopustiti nikakvu diskriminaciju na poslu po bilo kojoj osnovi. Teži se pravednoj raspodjeli prikupljenih dobara među svim članovima zajednice. Budući da bez turista ne bi bilo ni turizma, potrebno je osigurati sigurne i kvalitetne smještajne kapacitete te aktivnosti. U globalizaciji s kakvom je svijetsuočen danas, važno je sačuvati tradiciju i običaje te ih kroz pravilnu promociju poštivati i poboljšati. Vrlo je važna ugledna vizualnost krajolika turističke destinacije te je stoga potrebna fizička integracija. Od najveće važnosti je očuvanje okoliša, minimaliziranje neobnovljivih izvora energije te dostojanstveno ophođenje prema cjelokupnoj flori i fauni (Štimac, 2018.)

3.4 Turizam u Hrvatskoj

Turizam u Hrvatskoj razvijao se u šest faza. U prvoj fazi poavljaju se neki oblici preteča turizma potaknuti poglavito robnom razmjenom. Drugu fazu počinje krajem 19. stoljeća i nju karakterizira pojava prvih ugostiteljskih objekata koji su bili u vlasništvu lokalnog stanovništva, izradom željeznica počeo je turizam u srednjoj Dalmaciji te se paralelno s time počelo razvijati i jedriličarstvo kao vrsta zabave za turiste. Turistički potencijal Hrvatske došao je na vidjelo što je uzrokovalo priljev stranog kapitala. U trećoj fazi koja je trajala od konca 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata značajno se razvija zdravstveni turizam u raznim centrima na Jadranu. Između Prvog i Drugog svjetskog rata smjestila se peta faza koja se očituje u porastu smještajnih kapaciteta na priobalnom djelu Republike Hrvatske te su tada počela eksponencijalna ulaganja u turizam. Petu fazu možemo podijeliti na dvije etape. U prvoj etapi koja počinje zaršetkom Drugog svjetskog rata u hrvatskoj počinje ubrzana industrijalizacija koja je turizam stavila u drugi plan. Od 1965. godine počinje druga etapa u kojoj hrvatski turizam ulazi u zlatno doba koje je trajalo deset godina. U ovoj etapi država uočava veliku ekonomsku korist koju donosi turizam kao gospodarska grana te se počinje s brojnim strateškim planovima kojima je u cilju bio poboljšanje Hrvatske na turističkoj karti svijeta. U posljednjoj (šestoj fazi) koja počinje od samostalnosti i traje i danas, dominantne su karakteristike progresivne privatizacije i promjene u turističkom sustavu. Nakon socijalizma kojeg je Hrvatska napustila po raspadu Jugoslavije, brojne afere su potresle Hrvatsku u fazi privatizacije te je to itekako usporilo razvoj turizma u Hrvatskoj.

Nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju 2013. godine, EU je prepoznala u Hrvatskoj ogromni turistički potencijal te je Hrvatskoj omogućila korištenje sustava kojima je u interesu održivi razvoj i ponudila je hrvatskoj brojne strategije u cilju povećanja konkurentne moći na području turizma.

Hrvatska ima brojne prednosti kao turistička zemlja, prvotno položaj. Hrvatska se nalazi u središtu Europe te je izuzetno dobro povezana željezničkim i cestovnim prometom uutar države, a i s drugim državama Europe. Bogata kulturno-povijesna baština jedna je od karakteristika koja privlači brojne turiste, Hrvatska ima izuzetno razvedenu obalu i brojne otoke što ju čini potencijalno najljepšom zemljom mediterana. Postoji pet turističkih regija na koje je podijeljena Hrvatska, a one su: sjeverno hrvatsko primorje, južno hrvatsko primorje, gorska regija, peripanonska regija i panonska regija. Turizam je jedan od glavnih gospodarskih grana, a djeluje na sektore ugostiteljstva, prometa, trgovina i putničke agencije.

Strategija daljneg razvoja turizma u RH koncentrira se na usuglašavanje nositelja turističke politike, podrobnije proučavanje i razumijevanje ključnih stvari u razvoju turizma te iskorištavanje fonodva Europske unije u poboljšanju turističke slike RH (Mandura, 2018.).

Slika 4: Prikaz dubrovačkih gradskih zidina, važna povijesna baština Hrvatske



Izvor: <https://www.dubrovniksungardens.com/hr/destinacija/ziva-povijest/dubrovacke-gradske-zidine-dragulj-unesco-a>

4.Promet

Promet je skup raznog usluga prijevoza, poštanski, telegrafskih i telefonskih usluga koje imaju važnu ulogu u prijevozu robe, dobara, vijesti i ljudi. Nezamjenjiva je uloga prometa na tržištu bez obzira na objekt prijenosa. Povijest prometa seže u daleku povijest i razvoj prometa taje i danas, od izuma točka došli smo do korištenja zrakoplovom. Promet je izuzetno bitan za gospodarski rast jer bez njega proizvodnja nema smisla ako nemamogućnosti za distribuciju proizvedenih dobara, ne bi bilo moguće uvesti ono što ne možemo proizvesti itd. Rast prometnog sustava uvijek je proporcionalan gospodarskom rastu zemlje jer je izvedena potražnja za prometnim uslugama dio agregatne potražnje i time je stopa gospodarskog rasta uvjetovana kvalitetom prometnog sustava. Budući da je promet uslužna djelatnost, a njegova kvaliteta povećava i samu kvalitetu proizvoda koji se nalaze na tržištu s obzirom da je na tržištu nemoguće pronaći proizvod u čijoj proizvodnji nije bilo sudjelovanja prometa na neki način. Imajući na umu da je povijest razvitka ljudskog društva jednaka povijesti razvitka gospodarstva, dolazimo do zaključka da je povijest razvitka gospodarstva jednaka povijesti razvitka prometa. Ono što promet omogućava je dislokacija mjesta dobara pa samim time mijenja se i cijena dobara u koju je sad uračunat i trošak prijevoza te novu mjesto s obzirom na prethodno mjesto gdje se nalazilo dobro ne mora imati iste tržišne cijene. Zaključno, karakteristike prometa su omogućavanje odvijanja procesa reprodukcije, promet je veliki potrošač ostalih faktora gospodarstva, promet je utjecao na specijalizaciju društva i podjelu rada te djeluje na druge društveno-političke te društveno-gospodarske aspekte. (Goleš, 2017.).

4.1 Pomorski transport i promet

Pomorski transport gospodarska je djelatnost prijevoza robe i putnika brodovima morem. Važno je razlikovati pojam *pomorski prijevoz (transport)* od pojma *pomorska plovidba*. Prvi izraz označava gospodarsku djelatnost koja se bavi prijevozom putnika i robe, dok drugi pojam ima puno šire značenje te označava sve vrste plovidbe bez obzira na njenu namjenu. Pomorski promet sačinjava skup elemenata tehničke, tehnološke, ekonomske, organizacijske i pravne naravi čija interesna sfera je prijevoz ljudi i robe. Ova vrsta transporta je najstarija vrsta transporta u povijesti. Povijest pomorskog transporta obiljež je Feničanima koji su prvi počeli s plovidbom na otvorenim morima s gospodarsko-trgovačkim značajem. Prednost

ovakve vrste transporta je niska razina zagađenja okoliša, veliki prostorni kapaciteti na samim prijevoznim sredstvima i niska razina trškova ako se uzmu u obzir ostale vrste transporta. Prijevoz putnika u pomorskom predmetu iznosi samo 20% dok 80% prijevoza jest masovna roba poput ruda, žitarica i dr.

1) Pomorski linijski transport

Pomorski linijski transport, kao jedan od najvažnijih pomorskih transporta, po mnogočemu je specifičan. Linijski brod nikada ne nudi klijentima cjelokupni kapacitet iz razloga jer se brodski prostor uglavnom ne odnosi samo na jednu vrstu tereta, nego funkcionira po principu više klijenata u isto vrijeme. Iduća karakteristika je ustaljena ruta, odnosno brod na duže vrijeme povezuje točno određene luke prema voznom redu. Također, troškovi ukrcaja i iskrcaja robe uvijek su uključeni u cijenu vozarine. Generalni ili linijski teret uglavnom je smješten u velike željezne kontejnere, kutije ili vreće. Osim robe, postoji mogućnost i prijevoza životinja. Linijski promet nije isključivo teretni, već postoji i linijski putnički prijevoz.

2) Pomorski slobodni transport

Za razliku od linijskog transporta koji je ima točnu rutu plovidbe, u slobodnom transportu brodovi plove svim morima svijeta bez ustaljene rute i voznog reda te su uglavnom brodovi popunjeni do maksimuma.

Brodovi u slobodnom transportu dijele se na nekoliko vrsta :

- a) klasični tramperi- služe za manju količinu tereta te kao ispomoć brodovima linijskog transporta
- b) bulk brodovi- služe za prijevoz veće količine suhih, sipkih tereta
- c) suvremeni brodovi- ekskluzivno služe za prijevoz rudače

3) Pomorski tankerski transport

Razvoj tankerskog brodarstva značajnije je počeo nakon 40-ih godina prošlog stoljeća te danas ima veliku ekonomsku ulogu. Brodovi tankerskog transporta su uglavnom jednosmjerni, odnosno samo u jednom smjeru plovidbe prevoze teret, dok u povratnom

smjeru plove bez tereta. Ova vrsta transporta ima veliku važnost u naftnoj industriji budući da je najčešća vrsta tereta u ovim brodovima sirova nafta. Sirova nafta je uz tekući plin i naftne proizvode, jedina vrsta tereta koja se u ovoj vrsti transporta prevozi. Članovi posade na ovim brodovima su visookobrazovani ljudi zbog prijevoza tereta koji može ugroziti ljudske živote te floru i faunu. Uz to, brodovi tankerskog transporta moraju proći mnogobrojne kontrole i biti izgrađeni po strogim pravilima (Krajnc, 2018.).

Slika 5: Brod tankerskog transporta



Izvor: <https://www.brodosplit.hr/hr/brodogradnja/brodovi-za-prijevoz-nafte-i-naftnih-proizvoda/>

4.1.1 Pomorski putnički prijevoz

Bez obzira na činjenicu da je brod nekada bio glavno putničko prijevozno sredstvo, on je u suvremenim vremenima izgubio utrku s ostalim vrstama putničkog prijevoza. Iako brod u prijevozu robe ima nezamjenjivu ulogu, što se tiče putničkog prijevoza, koristi se poglavito za kraće linijske plovidbe, izlete i kružna putovanja. Jedan od najvećih minusa plovidbe brodom za putnike je mala brzina kretanja u odnosu na druga prijevozna sredstva. Ono što je velika prednost broda jesu mali troškovi, odnosno niže cijene te fleksibilnost putovanja. Brod je jedan od najsigurnijih načina plovidbe te neprekidno napreduje što se tiče tog segmenta, a u posljednje vrijeme su se počeli graditi *tkzv.brzi brodovi* u cilju da sustignu popularnosti drugih prometnih grana. Pomorski putnički prijevoz je karakterističan po tome što se ponekad na neki način približava cestovnom prometu zbog postojanja trajekta koji putnicima nudi

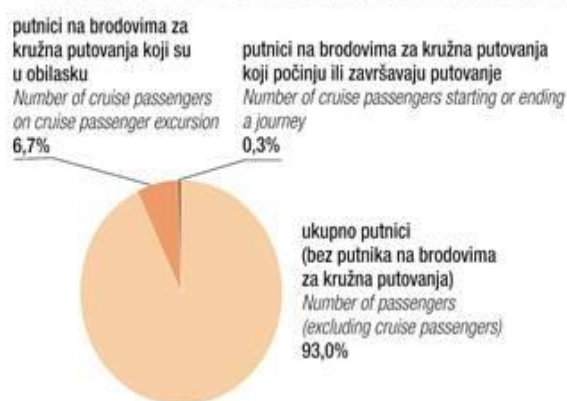
možućnost i prijevoza vlastitih automobila. Što se tiče pomorske infrastrukture, plovni put je besplatan, a izgradnju luka i dr. Uglavnom financira država.

Najpopularniji oblik pomorskog putničkog prijevoza jesu kružna putovanja koja su se pojavila u posljednje vrijeme. Kružna putovanja odvijaju se na velikim brodovima čiji je kapacitet 300 osoba te mogu biti međunarodna ili unutarteritorijalna. Turistički proizvodi kružnog putovanja ne odnose se samo na aktivnosti na samom brodu, već uključuju i aktivnosti u luci te njihovoj blizini. U ovoj turističkoj ponudi sudjeluje brodersko poduzeće kao pružatelj prijevoza te turistička agencija kao pružatelj komercijalnih usluga. Brodovi zapošljavaju velik broj ljudi, osim posade tu je i osoblje za ugostiteljske i druge usluge koji ponekad znaju činiti i 1/3 ukupnog broja putnika na brodu. U posljednje vrijeme jenjava potražnja za putovanjima na velikim brodovima jer ih se počelo gledati kao na nositelje masovnog turizma zbog njihove masovnosti i abnormalnog broja smještajnih kapaciteta te uniformnosti ponude.

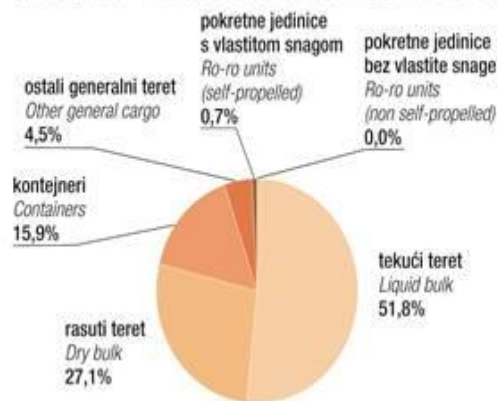
Danas su među turistima veće platežne moći popularniji manji brodovi (50-100 osoba) zbog veće ekskluzivnosti i bolje prijatnosti. Izletnički brodovi ne prelaze kapacitet od 100 putnika te je broj zaposlenika na toj vrsti broda znatno manje, oni uglavnom obavljaju nautičku, prodajnu, ugostiteljsku i dr.usluge. Izletnički brodovi čine lako dostupnima obalne destinacije kao što su otoci i podmorje (Korman, 2019.).

Slika 6: Promet u morskim lukama u četvrtom tromjesečju 2019.godine

G-1. STRUKTURA PROMETA PUTNIKA U ČETVRTOM TROMJESEČJU 2019.
STRUCTURE OF TRAFFIC OF PASSENGERS, FOURTH QUARTER OF 2019



G-2. STRUKTURA PROMETA ROBE U ČETVRTOM TROMJESEČJU 2019.
STRUCTURE OF TRAFFIC OF GOODS, FOURTH QUARTER OF 2019



Izvor: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-02_04_2019.htm

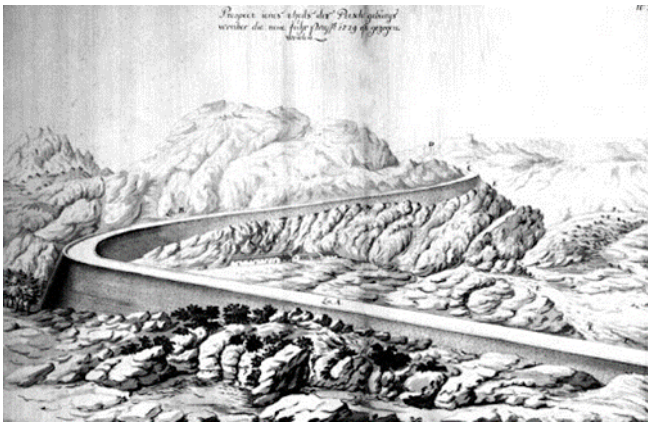
4.2 Cestovni promet

Cestovni promet je vid promet gdje se prijevoz ljudi i robe s jednog mjesta na drugo odvija cestovnim komunikacijama putem cestovnih vozila. Prema definiciji cesta se definira kao jasno ograničeni dio prostora i posebno građevinski pripremljen za kretanje cestovnih vozila. Prve ceste su se pojavile rano, već u starom Babilonu prije gotovo 5000 godina. Stari Rim ceste je gradio na poprilično moderan način i uvijek su bile planirane temeljem značenja pravca. Nakon toga, u srednjem vijeku, ceste su bile zanemarene te to vrijeme nije pridonijelo nikakvim značajnim napretcima u tom smjeru. Izgradje prvih modernih cesta počele su koncem 18. i početkom 19. stoljeća. U sjeverozapadu Hrvatske gradile su se ceste zbog povezivanja unutrašnjosti s primorjem.

Preteče modernih cesta u RH :

-pka cesta- između Karlovca i Bakra

Slika 7: Karolinska cesta



Izvor: <http://www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=69&C=5>

-Jozefinska cesta- između Karlovca i Senja

Slika 8: Jozefinska cesta



Izvor: <https://hr.wikipedia.org/wiki/Jozefina>

-Lujzijanska cesta- povezuje Rijeku-Delnice-Karlovac

Slika 9: Lujzijanska cesta



Izvor: <http://www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=76&C=19>

Prekretnicu u izgradnji cesta imao je važan izum automobila koji služi kao sredstvo za prijevoz ljudi i dobara, važan događaj u povijesti automobila bio je izum motora s unutarnjim izgaranjem. Henry Ford je najvažniji čovjek u početnoj eri automobila jer je prvi počeo serijski proizvoditi automobile na pokretnoj traci.

U RH ceste se dijele prema:

1. Gospodarskom značenju:

- a. državne ceste,
- b. županijske ceste,
- c. lokalne ceste i
- d. nerazvrstane ceste.

2. Vrsti prometa:

- a. autoceste,
- b. ceste za isključivo motorni promet i
- c. ceste za mješoviti promet.

3. Svrsi i prometnom značenju:

- a. europske ceste za daleki promet,
- b. ceste za daleki promet,
- c. ceste za brzi promet,
- d. zemaljske ceste,
- e. turističke ceste,
- f. ceste za specijalne svrhe i
- g. gradske ceste

4. Veličini motornog vozila:

- a. ceste 1. razreda: imaju prosječno godišnje opterećenje više od 15.000 vozila na dan, od toga više od 2.000 teretnih vozila,
- b. ceste 2. razreda: imaju u prosjeku 7.000 – 12.000 vozila dnevno u oba smjera,
- c. ceste 3. razreda: imaju u prosjeku 3.000 – 7.000 vozila dnevno u oba smjera, d. ceste 4. razreda: imaju u prosjeku 1.000 – 3.000 vozila dnevno u oba smjera i
- e. ceste 5. razreda: imaju u prosjeku manje od 1.000 vozila dnevno u oba smjera.

5. Vrsti terena kojim prolaze:

- a. ravni teren,
- b. brežuljkasti teren,

- c. brdoviti teren i
- d. planinski teren

U cijelom svijetu postoji oko 5 milijuna različitih cestovnih prometnih sredstava što je više od bilo koje druge prometne grane. Suprastruktura cestovnih vozila sastoji se prvenstveno od osobnih cestovnih vozila (dvokotači, četverokotači), zatim javna putnička vozila poput autobusa, vozila koja prevoze teret (pr.kamioni, tegljači) te sva ona druga specijalna nesvrstana vozila. Teretna vozila imaju veliko gospodarsko značenje zbog velikih kapaciteta (Pančić, Kombol, 2017.).

4.2.1 Cestovni promet u turističkom kontekstu

Gotovo 50% ukupnog turističkog prijevoza je putem cestovnog prometa, a ponajviše automobilima. Iako se ne može reći da je cestovni promet u potpunosti najvažnije prometna grana za turizam, činjenica je da bi turizam i dobiti od istoga izgledao znatno drugačije bez ove vrste transporta. Ono što je velika prednost cestovnog prometa je izuzetna fleksibilnost, odnosno ruta od polaznišne točke do odredišta nije strogo određena, usputna stajanja su lako ostvariva, dostupnost većini mjesta je izuzetna te otvoren je izbor vremena putovanja. Usprkos ovim prednostima tu su i očigledni nedostaci. Cestovni promet je najnesigurnija vrsta prometa, vozila troše velike količine naftnih derivata pa je time onečišćivanje okoliša veliko, vozila su često u stanju mirovanja te su potrebne veliki prostori za kretanje. Ako se uzme broj vozila po jedinici površine vidljivo je da dolazi do prenapučenosti, ovome je razlog velika gospodarska i ekonomska uloga cestovnih vozila te njihova dostupnost. U korak s izradom sve boljih osobnih automobila i ostalih cestovnih vozila ide i izrada suvremene infrastrukture. Suvremena infrastruktura omogućava vozila sve veće brzine kretanja, izrada više traka pruža veću propusnu moć te se dograđuje infrastruktura za odmor vozača uz ceste. Kada se radi o turističkim tokovima, nositelji koji povezuju emitivno i receptivno područje su cestovna vozila te su važan dio turističkog proizvoda. Velika važnost cestovnog prometa leži u tome da ceste vode ondje gdje ostale prometne grane ne mogu, odnosno do finalnog odredišta. Putovanje cestom vrlo je ugodno, a uz to relativno jeftino i dostupno. Turistima pruža mogućnost razgledavanja iz vlastitog automobila na putu do odredišta te je lišeno presjedanja.

Cestovni promet je oblik vlastitog prijevoza, javnog prijevoza te prijevoza koji je za posebne namjene. Ono što karakterizira vlastiti prijevoz je lišenot ekonomske dobiti i svrhe. S druge strane, prijevoze koji su za vlastite potrebe organiziraju pravne osobe, ali nije nužno da su one prometna poduzeća. Javni prijevoz je u organizaciji specijaliziranih prijevoznih poduzeća koja potencijalne korisnike izvještavaju o voznom redu te cijeni za korištenje istoga.

Automobili su najbrojnija cestovna vozila te je nezamjenjiv u turističkom transportu. Upravo automobili uzrokuju masovnost cestovnog prijevoza. Obitelji u razvijenim državama, gotovo pa isključivo, imaju više od jednog automobila. Osim osobnih automobila, turistima se danas pruža i mogućnost iznajmljivanja automobila. Kamperi i kamp prikolice su vozila slična automobilima, ali oni su manjeg broja i isključivo se koriste u turističke svrhe. Većina ovakve vrste vozila se iznajmljujem jer su tijekom ostatka godine u svakodnevnom životu neupotrebljivi. Motocikli i bicikli su zauzeli važnu ulogu u turizmu zbog velike mobilnosti te stvaranja manjih gužva i zbog toga je važna izgradnja kvalitetnih biciklističkih mreža staza. Uz sve ostalo, bicikl apsolutno ne zagađuje okoliš te blagidato utječe na opće zdravlje korisnika. Turističke agencije su primjetila popularnost ove vrste prometnih sredstava te svoje turističke aranžmane sve više usmjeravaju u tom smjeru.

Autobusni promet je također napredovao s razvitkom turizma te su danas autobusi bogato opremljeni i pružaju visok stupanj udobnosti. Osim autobusa namijenjenih za dugotrajan boravak turista, postoje i gradski i prigradski busevi. Korištenje autobusa smanjuje gužvu i ekološko onečišćenje.

Željeznički promet je još jedna vrsta kopnenog prometa koji ima signifikantno veći kapacitet od cestovnih i zračnih prijevoznih sredstava. Uz to, željeznički promet ima niske troškove te visoku sigurnost i nisku razinu onečišćavanja okoliša. Svi prijevozi ovog tipa slični su linijskom, odnosno nefleksibilnu su te početne i završne točke uvijek željezničke postaje. Kao i pomorski transport, vozila u željezničkom transportu niske su brzine pa se zbog toga gubi njihova važnost u kontekstu putničkog prometa. U Republici Hrvatskoj veliki nedostatak vozila ovog tipa je njihovo kašnjenje što je posljedica loše organizacije željezničkog sustava u RH. Posljedica ovoga leži u činjenici da je sva željeznička infrastruktura u rukama jednog poduzeća koji nema tržišnog konkurenta. Modernizacija željezničkog prometa zahtjeva veliku količinu novca, ali ni kada bi se ostvario potencijal i dalje ne bi bili dostojni konkurenti cestovnog prometa. Željeznici je ipak zbog vrste pogona potreban manji prostor pa ona manje agresivno utječe na prirodu. Iz ovog razloga EU potiče razvoj željeznica putem privatizacije istih. Uvođenjem vlakova velikih brzina došlo je do visokokvalitetne prometne usluge koja

privlači sve veći broj turista. Također, uvode se i turistički vlakovi s točno određenim voznim redom i turom vožnje (Križanović, 2016.).

Slika 10: Prva parna lokomotiva na pruzi Zidani Most–Zagreb–Sisak, 1860-ih



Izvor: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljznica/>

4.2.2 ZET

Putnik je osoba koju se autobusom prevozi na određenu lokaciju ako se gleda u kontekstu tehnologije cestovnog prometa. Ako se uzme širi kontekst, putnik je osoba koja mora platiti naknadu za korištenje autobusnih usluga u obliku ispravne prijevozne karte. Putnik i prijevoznik su međusobno obvezani podmiriti potencijalnu štetu koju su nanijeli jedan drugome. Ukoliko putnik svojim ponašanjem nanosi štetu vozilu, vozaču ili drugim putnicima, vozač ima ovlasti narediti mu da napusti vozilo, ali samo u naseljenom području. Prijevoznu potražnju određuje sklonost putnika prema određenoj vrsti autobusa te sklonost putnika ruti vožnje. Autobusni prijevoz se dijeli prema teritoriju na kojemu se prijevoz obavlja (međunarodni, unutarnji), prema vremenu u kojem se obavlja (dio dana, učestalost vožnje), prema namjeni (javni, privatni) te prema organizaciji (linijski, povremeni). Putnik u autobus može ponijeti prtljagu, s tim da veća prtljaga u busevima koji služe dužim relacijama imaju točno određeno mjesto gdje se prtljaga smješta.

Puno ime hrvatskog javnog prijevoza u glavnom gradu Zagrebu je zagrebački električni tramvaj. Tramvajski prodmet odvija se na više od 116 kilometara tračnica, a ukupna je dužina linija 148 kilometara, dok se noćni promet odvija na 57 kilometara dužine prometne linije.

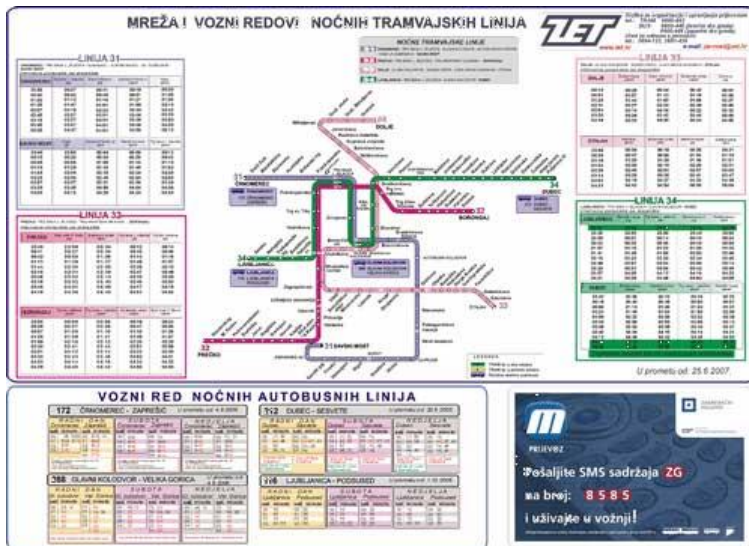
Godišnje se ZET-ovim javnim prijevozom preveze oko 182mil putnika. Dnevne linije se sastoje od 17 voznih linija, a noćne linije od 4 vozne rute.

Slika 11: Prikaz dnevnih linija



Izvor: <https://www.prometna-zona.com/povijest-zet-a/>

Slika 12: Prikaz noćnih linija



Izvor: <https://www.prometna-zona.com/povijest-zet-a/>

Javnim prijevozom u Zagrebu godišnje se preveze više od 182 milijuna ljudi. Ova brojka je velika jer je Zagreb grad turistički orijentiran s bogatom poviješću i čestim festivalima te

drugim turističkim oatrakcijama od kojih je najpoznatiji Advent u Zagrebu koji nose ime najljepšeg adventa u Europi i svake godine privlači sve više turista. Zagreb je izuzetno dobro povezan grad s velikim brojem tramvajskih i autobusnih linija te dobro isplaniranim stanicama i zbog toga se veliki broj ljudi, uključujući turiste, odlučuju za korištenje javnog prijevoza. Širina zagrebačkih kolosjeka iznosi 1 metar što je zapravo zadovoljavajuće što se tiče zauzimanja prostora. Prvi električni tramvaj u Zagrebu je počeo voziti davne 1910.godine. Preteča električnim tramvajima bila su kola koja su vukla konji. Što se tiče cijene karata ona ovisi je li kupljena kod vozača ili na tisku i dr. Karte koje vrijede 90 minuta iznose 10 ili 15 kn, karte za 60 minuta iznose 7 ili 10 kuna, karte za pola sata vožnje su 4 ili 6 kune, dok je dnevna karta 30 kuna. Mjesečne karte variraju između 100 i 360 kuna ovisno o tipu korisnika i 200 ili 400 kuna kad u cijenu ulazi i korištenje HŽ-a (ZET.hr).

4.3 Zračni promet

Zračni promet je djelatnost koja se bavi prijevozom robe i putnika. U prijevoz je uključen široki spektar raznih zrakoplova i letjelica koje se kreću na raznim zrakoplovnim putovima te njihova gospodarska svrha nije uvjet. Kako bi ova vrsta transporta funkcionirala potrebna je infrastruktura i suprastruktura na visokom razvojnem stupnju, dobra organizacija, stručno upravljanje, primjena najnovijih tehnologija i informacijskog sustava te visok stupanj odgovornosti i samosvijesti svih članova koji sudjeluju u realizaciji zračnog prometa. Usprkos činjenici da je zračni promet najmlađa prometna grana na poedinim tržištima ima vodeću ulogu. Karakteristika koju ju izdvaja od ostatka prometnih grana jest to što za zračni promet nije potrebna izgradnja infrastruktura po kojima će se prijevozna sredstva kretati već je potrebna izgradnja isključivo početne i odredišne točke (zračne luke/aerodromi). Zračne luke su međusobno povezane zamišljenim koridorima između kojih postoji razlika u visini i smjeru. Nedostaci ove vrste prometa jest to što aerodromi zauzimaju veliki prostor pa se uvijek nalaze izvan grada te je do njih potrebno doći nekom drugom vrstom prometnih sredstava. Također, postojanje zamišljenih koridora ukazuje na neelastičnost.

Najveća prednost zračnog prometa je brzina (do 900km/h). Zrakoplovi su povezali najudaljenija mjesta na planeti koja su dobila mogućnost i potencijal u ostvarivanju kao turističke destinacije. Zrakoplovi su zaslužni za ubranu globalizaciju i stvaranjem turizma kao vodeće gospodarske grane i društvenog fenomena. Vozila u zračnom prometu su izuzetno

skupa te su trškovi uporabe istih abnormalno visoki ako se usporedi s kapacitetom koji ne može primiti preko 500 putnika. Kao što je već rečeno, zračni prijevoz je linijski. Zbog visokih eksplotacijskih trškova aviokompanijama je u interesu popuniti kapacitet te prodati sve karte, ovaj zadatak nerijetko povjeravaju turističkim agencijama, drugim agencijama ili pak razviti mrežu vlastitih agencija.

Za potrebe popunjavanja kapaciteta posebno se razvio *charter* promet čija popunjenost iznosi između 80% i 90%. Ono što karakterizira ovu vrstu prometa je svakako niža razina kvalitete. Zrakoplovi koji se koriste manje su udobni, u njima se nudi manji izbor hrane i pića, odnos broja posade i putnika je nepovoljniji, vrijeme polaska je nezgodno, zrakoplovi rjeđe prometuju, ali je zato cijena niža. Charter promet je kombinacija turističke agencije koja analizira tržište potražnje i zračne kompanije koja se obvezuje ponuditi odgovarajući zrakoplov u odgovarajuće vrijeme. U ovoj kombinaciji, zračni prijevoznik obavlja funkciju prijevoza, a turistička agencija funkciju prodaje.

Različiti oblici ugovora u *charter* prometu:

- a) cjelokupni kapacitet zrakoplova
- b) djelomičan kapacitet zrakoplova
- c) više uzastopnih prijevoza
- d) isključivo korištenje zrakoplova za čitavu sezonu

Linijski promet ipak zauzima 90%, dok *charter* promet tek 10% (Baričević, 2018.).

5. Povezanost prometa i turizma

Ekonomski razvoj utječe na razvoj prometnog sustava jer država je najčešće ta koja brine o izgradnji cesta pa ako ima više novca u državnoj blagajni onda potencijalno više novca ide u razvoj prometnog sustava. S druge strane, prometni sustav povratno utječe na ekonomski razvoj jer bolji prometni sustav pruža veću distribuciju roba i dobara te raste društveni proizvod i dr. Prometna djelatnost je sastavni dio turizma te je zbog svoje posebnosti njega moguće promatrati kao podsustav turizma, ali na promet utječu i drugi elementi osim turizma (Križanović, 2016.).

Zbog postojanja prometne mreže moguć je dolazak turista na destinaciju. Turizam ovisi o prometu jer prometna dostupnost određenih destinacija uvjetuje posjećenost i razvijenost istih. Putovanje izvan mjesta boravka radi užitka, kao preteča suvremenog turizma, pojavilo se još u doba stare Grčke i Rima. No, budući da je turizam nužno povezan s prometom što se može vidjeti iz same definicije turizma kao putovanja izvan mjesta boravka, značajan događaj za razvoj turizma bila je industrijska revolucija i konstrukcija parnog stroja. Stoga se pretpostavlja da su počeci suvremenog turizma potaknuti ovim događajem jer je ljudima omogućeno putovanje na neke veće udaljenosti, a u isto vrijeme su se gradile i zgrade za odmor, preteče restorane i hostela. No, pravi intenzivni rast turizma počinje nakon što se pojavila željeznica 1829. godine koja je ubrzo postala nositelj masovnog turizma i stvorila od njega gospodarsku granu koja neprekidno raste.

Željeznice su omogućile putovanje i siromašnijim slojevima društva. Nakon razvijanja željeznice, postojala je velika želja za osposobljavanjem automobila, ali parni stroj je bilo nemoguće ugraditi u auto. 1876. izumljen je benzinski motor, a 20 godina poslije dizelski motor. Automobil je omogućio ljudima mogućnost odabiranja prometne rute, željenog vremena polaska (i dolaska) te određivanje dužine putovanja. Željeznički i automobilski promet omogućili su kopneno povezivanje, ali nakon izuma aviona 1903. te početka komercijalne uporabe nakon Drugog svjetskog rata, promet i turizam poprimaju globalne razmjere. Sredinom 20. stoljeća strukturno je oblikovan prometni sustav kakvog poznajemo danas te se nakon toga samo poboljšavao i dorđivao da bi se doveo na višu razinu. Prvo organizirano putovanje bilo je vlakom na kongres i organizator je bio Tomas Cook koji je u vožnju vlakom uključio ugostiteljske usluge. Nakon što je uvidio kolika je potražnja bila, osnovao je prvu turističku agenciju koja se najviše bavila organiziranim turističkim prijevozima vlakom (Ivanović, 2019.).

5.1 Pozitivni i negativni učinci prometa na turizma

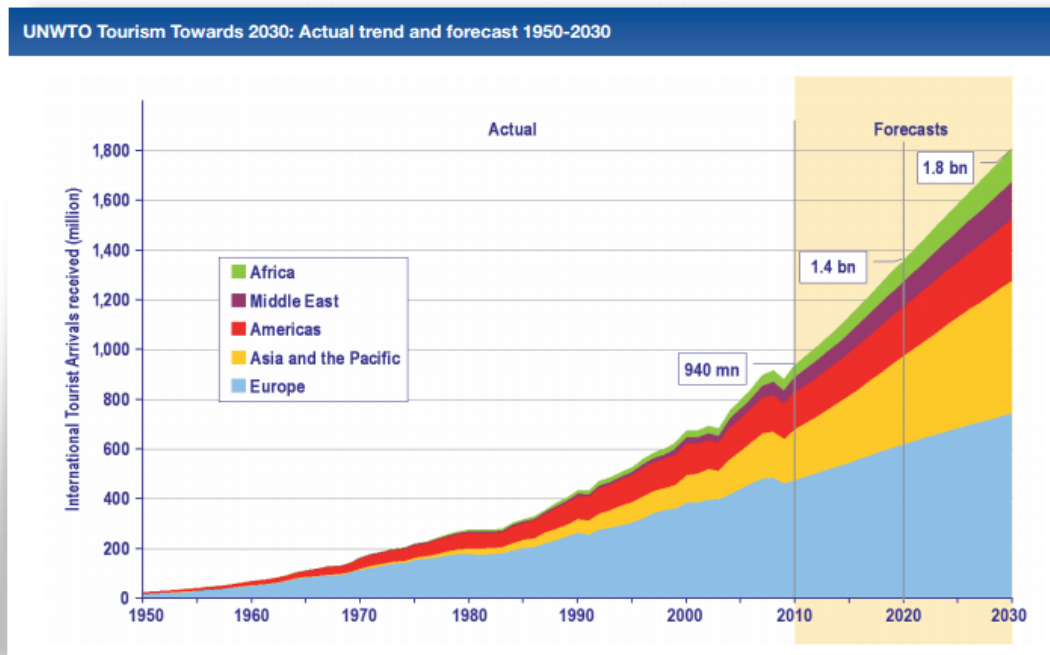
Promet i turizam povezani su na svim područjima i u svakoj državi. Razvijenost prometa uvjetuje razvijenost turističke destinacije te je u isto vrijeme promet sastavi dio turističkih gibanja. Promet pozitivno utječe na turizam kada dograđuje svoju prometnu infrastrukturu te tako sva mjesta čini još dostupnijima. Prometne mreže bi trebale biti tako izgrađene da turistu putovanje prođe brzo i udobno te da cijena u isto vrijeme bude prihvatljiva. Turist više ne želi samo doći od polazične točke do destinacije, mnogi turist aktivno koriste prometne infrastrukture i tijekom odmora te im zbog toga treba biti osigurana apsolutna mobilnost. Potrebno je omogućiti prijevoz u turističkim destinacijama do tkzv. turističkih *atrakcija* (nerijetko putem brodića, vlakovi i dr.). Osim pozitivnih, postoje i brojni negativni učinci prometa na turizam. Prenapučene ceste proizvode glasnu buku te ispuštanjem štetnih tvari i plinova vozila zagađuju okoliš. Vizualno se degradira prostor zbog širenja prometne infrastrukture i oduzima se prostor od prirode. Danas se radi na sinergijskom učinku prometna i turizma, odnosno istodobno i na jednak način se ulaže u promet i u smještajne kapacitete radi ostvarivanja veće financijske dobiti. Razvoj promet zbog turizma na kraju može dovesti do obrnuto željene posljedice, turizam može početi gubiti na snazi zbog pogoršanja izgleda destinacije i onečišćenja okoliša. U budućnosti je potrebno poduzeti mjere protiv potencijalnog neželjenog scenarija.

Turizam utječe na promet tako da ograničava njegov razvitak do željene točke. Turizam motiče modernizaciju izgradnje prometne infrastrukture i prijevoznih kapaciteta. Zbog turizma raste broj putnika i količina prevezene robe, a ujedno se uvodi i nova organizacija prometa (Igreč, 2017.).

5.2 Pretpostavka razvoja turizma i prometa do 2030. prije izbijanja pandemije

Navodi prije izbijanja pandemije predviđali su još progresivniji rast turizma po stopi od 3.3% godišnje. Odnosno, svake godine bi se broj dolazaka povećava za čak 43 milijuna noćenja i prema tome je broj turističkih dolazaka u kontekstu međunarodnih turističkih dolazaka trebao iznositi čak 1.4 milijarde.

Slika 13: Pretpostavka razvoja turizma do 2030.god



Izvor: <https://www.turizamiputovanja.com/medunarodni-turizam-nastavlja-svoj-rast/>

Prepostavljalo se da će doći do progresivnog rasta koji će otvoriti nove turističke ponude na zahtjev potrošača na turističkom tržištu. Obrazovni odmor i aktivna rekreacija te individualni godišnji odmor trebali su postati glavni interesi i najveća ponuda. Priroda kao jedan od glavnih elemenata koji privlači turiste postat će manje popularna jer će biti provedene brojne mjere da bi se zaštitila. Održivi razvoj turizma postat će glavni interes vladajućih u kombinaciji s prometom i turizmom. Promet će se razvijati u skladu s ljudskom potrebom te će se mijenjati samo ako ekonomski i potrebama stanovnika više neće biti na zadovoljavajućoj razini, razvijati će se proporcionalno s turizmom (Goleš, 2017.).

6. Utjecaj koronavirusa na zatvaranje industrija

Do kolovoza 2020. godina koronavirus zahvatio je više od 19 milijua stanovnika od kojih je preko 700 tisuća izgubilo borbu s ovim, još uvijek, poprilično nepoznatim i nepredvidljivim virusom. Da bi se usporilo širenje virusa zemlje diljem svijeta naglašavaju važnost osobne higije i socijalne distance. Osim toga mnogu zemlje su uvele strože mjere poput zatvaranja granica, počele su s razvijanje javnog zdravstva i traženja lijeka. Zatvaranje granica imalo je negativan utjecaj na svjetsku ekonomiju i industriju rezultirajući u brojnim otkazima, propasti privatnicima i nadlazećoj krizi za koju se smatra da će biti kobnije od zadnje krize 2008. godine. U ožujku 2020. godine gotovo sve zemlje svijeta zatvorile su svoje državu i stali su svi poslovi koji nisu od ključne važnosti za sigurnost i život stanovnika. Diljem svijeta zatvorene su škole, fakulteti i vrtići, a studentima i školskoj djeci omogućena je on-line nastava, odnosno putem interneta i odgovarajući stranica za komunikaciju prikupljali su materijale za učenje. Zatvorene su sve trgovine osim onih prehrambenih i farmaceutskih. Sve industrije bez kojih se život mogao i dalje donekle normalno odvijati su zatvorene, zabranjena su javna okupljanja i poticao se ostanak kod kuće (u nekim zemljama je bio obavezan).

Tablica 3: Prikaz broja zaraženih, izlječenih i umrlih od COVID-19

Država	Broj zaraženih	Broj izlječenih	Broj Umrlih
Hrvatska	5 466 tis	4 758 tis	155
Slovenija	2 233 tis	1 927 tis	125
Srbija	27 608 tis	22 299 tis	22 299 tis
SAD	4.95 mil	nema rezultata	161 000 tis
Brazil	2.97 mil	2.07 mil	99 702 tis
Indija	2.09 mil	1.43 mil	42 518 tis
Španjolska	314 000 tis	150 000 tis	28 503 tis
Velika Britanija	309 000 tis	nema rezultata	46 511 tis
Italija	250 000 tis	202 000 tis	35 190 tis

Izvor: Izradio autor

Prema tablici vidljivo je da je zemlja s najvećim brojem zaraženih SAD u kojoj broj preminulih prelazi 160 tisuća. SAD slijedi Brazil i Indija gdje obe zemlje imaju više od 2 milijuna zaraženih. Hrvatska je u odnosu sa susjednom Srbijom puno bolje podnijela novonastalu situaciju, a u usporedbi sa Slovenijom imamo dvostruku broj zaraženih, ali tek 20 smrtnih slučajeva više. Španjolska ima veći broj zaraženih od Italije, ali u Italiji ima više smrtnih slučajeva što je dokaz nepredvidljivosti virusa.

6.1 Utjecaj koronavirusa na turizam

Nikada se prije u ljudskoj povijesti nije dogodila pandemija tolikih razmjera, svaka država sija osim onih najslabije razvijenih i izolarnih, suočila se s pozitivnim slučajevima koronavirusa. Iako, smatra se da je virus pogodio i zemlje u kojima nema službeno potvrđenih slučajeva, a jedini kontinent kojeg pandemija nije zahvatila je Antarktika. Iako su prošli mjeseci od izbijanja virusa u Kini, zemlje se i danas susreću s rastućim brojem zaraženih te virusom koji ne jenjava. Najveća problematika ovog virusa jest što ga toplo vrijeme nije obuzdalo iako su znanstvenici smatrali da hoće. Za razliku od primjerice kolere, bolest uzrokovana ovim virusom ponajviše pogađa bogata i urbanizirana mjesta što dokazuje visok broj zaraženih u najvećim gradovima SAD-a i zapadne Europe te su zahvaćena turistička mjesta s velikom koncentracijom ljudi kao primjerice San Marino i Vatikan. Uglavnom su u zemljama gdje su žarišta koronavirusa najviše pogođeni glavni gradovi (Lodon, Milano, New York i dr.).

Tri osnovne skupine država prema stupnju zahvaćenosti virusom:

1) Najviše pogođene države- više od 1000 zaraženih, 100 umrlih na milijun stanovnika,
- sve razvijene države Europe (izuzev Finske i Grčke)
- Iran, SAD, Kanada

2) Srednje pogođene države- 100 do 1000 zaraženih i manje od 50 umrlih na milijun stanovnika
- zdravstveni sustav dobro funkcionira

- biše soc države Europe, Južna Koreja, Finska, Grčka, Australija i dr.

3) Najmanje pogođene zemlje- manje od 5 zaraženih i manje od 5 umrlih na milijun stanovnika

- slabo razvijene države Azije, Afrike i Srednje Amerike
- broj zaraženih ipak raste

Hrvatska, Slovačka, Srbija, Norveška i neke države bivšeg soc saveza SSSR-a imaju smrtnost manju od 3% što se može pripisat ozbiljnom shvaćanju situacije i podnošenju strogih mjere za sprječavanje širenja virusa za razliku od Švedske ili SAD koje nisu virus od početka shvatile ozbiljno pa sada imaju smrtnost i od 10%. Razlog zbog čega bi razvijene zelje mogle imati puno veći broj zaraženih leži u tome da one provode puno veći broj testiranja koje je skupo te si siromašnije zemlje to teško mogu priuštiti. Iako bi se došlo do zaključka da omjer umrlih i zaraženih u onim državama gdje je veći broj stanovnika testiran jest veći, to nije tako jer ima dosta zaraženih za koje se ne zna.

Ako se uzme u obzir da su putovanja bila glavni uzrok brzog širenja i transmisije virusa po cijelom svijetu dovodi se u pitanje budućnost svjetskog , a tako i hrvatskog turizma. Ako se prepostavi da će u narodnim mjesecima doći do jenjavanja virusa i dalje se ne može nadati ubrzom vraćanju turizma na staro, bar ne dok se ne otkrije cijepivo.

Tablica 4: Prikaz odnosa turističke sezone 2019.god i 2020.god za mjesec srpanj

	Srpanj 2019.godine	Srpanj 2020.godine
Broj dolazaka stranih turista	4.240.596 mil	2.125.026 mil
Broj dolazaka domaćih turista	356.089 tis	324.927 tis
Broj noćenja stranih turista	26.967.981 mil	15.694.850 mil
Broj noćenja domaćih turista	3.557.568 mil	2.901.969 mil
Ukupno dolazaka	4.596.685 mil	2.449.953 mil
Ukupno noćenja	30.525.549 mil	18.596.819 mil

Izvor: Izradio autor

Prema tablici možemo vidjeti da je turistička sezona 2019. bila znatno bolja od turističke sezone u srpnju ove godine. Inače, ovo je prva godina nakon dugo vremena da je turistička sezona lošija od prethodne (HTZ, 2020.). To pokazuje loše utjecaj koronavirusa na gospodarstvo i platežnu moć stanovništva te na efekt straha koje je virus unio u ljudsko društvo. Također, države poput Nizozemske traže obaveznu samoizolaciju nakon povratka iz zemalja gdje je visok broj zaraženih ili veliki potencijal od zaraze pa se mnogobrojni odlučuju ne otići na odmor zbog samoizolacije. Čak i kada bi došlo do stagnacije broja zaraženih države bi i dalje imale restriktivne epidemiološke mjere, s naglasom na mjere pri kretanju između država. Budući da je kriza uzrokovana virusom izazvala kolapse mnogih zdravstvenih sustava, pad ekonomije i lošeg stanja gospodarstva, mnogi ljudi si neće moći priuštiti putovanja, a i oni koji će moći slabo će se odlučivati na to zbog straha od onoga što može doći. Također, panika je rezultirala da i oni koji putuju najčešće putuju unutar granica vlastite države ili do najbliže turističke destinacije. Ovo je loša vijest za Hrvatsku jer je mala potražnja domaćih turista za hrvatskim turističkim destinacijama, ali vjeruje se da će dobar položaj Hrvatske i njene automobilske dostupnosti održati turizam na nogama dok ne dođe do njegovog vraćanja na staro stanje (Klarić, 2020.).

7. Utjecaj COVID-19 na prijevozna poduzeća u turizmu

Dan prije velikog potresa koji je pogodio Zagreb 22. ožujka 2020. godina zatvorene su autobusne linije koje voze izvan grada, unutardržavnim prostorom i međudržavnim. Također, javni prijevoz je zaustavljen na sve osim osoblje koje su u vrijeme najveće pandemije bili pokretači i zaštitnici društva. Što se tiče zračnog i pomorskog prometa uvedene su mnoge restriktivne mjere o voznim redovima, ograničenjima putnika i posebnih kontrola. Naime, budući da je turizam jedan od glavnih pokretača velikih prijevoznih poduzeća, stopiranjem turizma i putovanjima u svrhu užitka već su tada prijevozna poduzeća počela brojiti velike gubitke. Čak i nakon što se zdravstvena situacija malo popravila te je život pod mjerama kontrole polako na putu da se vrati u prijašnje stanje, prijevozna poduzeća tvrde da putnika i prihoda i dalje nema. Naime, eksploatacija prijevoznih sredstava u turizmu ima velike troškove te je uvijek u interesu da se popuni što veći kapacitet vozila, ali sada se prijevozna poduzeća nalaze pod restrikcijama koje ograničavaju dopušteni broj putnika, higijenu i dr. Od ukupnog broja kapaciteta samo 25% je popunjeno, isto vrijedi i za prihode.

U cestovnom prometu očekivano je došlo do drastičnog smanjenja broja vozila na cestama. Auteceste u Hrvatskoj u ovom trenutku imaju velike gubitke usprkos dobroj ponudi, posljedica ovoga jest stopiranje vraćanja duga koji je nastao tijekom izgradnje hrvatskih autocesta. Svi uslužni objekti uz hrvatske autoceste broje također ogromne gubitke.

U zračnom prometu došlo je do potpunog zatvaranja zračnih luka. Ovo je najviše ostavilo utjecaj na nacionalne kompanije koje ni u uobičajnim okolnostima ne mogu u potpunosti pokriti rashode poslovanja. Podaci Državnog zavoda za statistiku pokazali su da je u prvih sedam mjeseci ove godine zabilježeno tek nešto više od milijun putnika u hrvatskim zračnim lukama. Ako se ove brojke usporede s prošlogodišnjim, to je pad od čak 82,2%.

Tablica 5: Prikaz ukupnog broja putnika u zrakoplovnim lukama Hrvatske i pad u usporedbi s 2019.godinom

	Broj putnika	Pad
Split	169,2 tis.	76,5%
Zagreb	77 tis.	79%
Dubrovnik	58 tis.	88,6%
Pula	18,4 tis.	90%
Zadar	31,3 tis.	78%
Osijek	1,355	75%

Izvor: Izradio autor

Ako imamo na umu da je promet jedna od grana koja potiče turizam, neshvatljiva je mala pomoć koju država pruža financijski pogođenim prijevozničkim poduzećima. Poduzeća koja se bave teretnim prijevozom su u doba korone ostajali bez dovoljno zaposlenih jer su mnogi od njih zbog putovanja bili pod mjerama samoizolacije, također mnoge industrije su stale pa više nije bilo toliko robne razmjene između država. Što se tiče autobusnih prijevoznika, njihov posao je u vrijeme pandemije u potpunosti stao zbog restrikcija koje se odnose na okupljanje ljudi u zatvorenom prostoru, a isto se odnosi i na avio kompanije koje su poslovale samo u svrhu nužnih letova. Taxi prijevoznici proteklih mjeseci uopće nisu imali klijenata zbog nepostojanja turista, a i budući da je većina toga bila zatvorena te se posao masovno radio od kuće ni domaće stanovništvo nije imalo potrebu za taxi uslugama. Europska unija pokrenula je internetsku platformu pod nazivom Re-open-EU koja pruža uslugu informacija o sigurnom nastavku kretanja između država Europske unije i oživljavanju turizma. Ova aplikacija informira ljude o granicama, dostupnim prijevoznim sredstvima, ograničenjima putovanja, javnom zdravlju i sigurnosnim mjerama zbog čega će svima biti lakše planiranje ljetnih odmora i putovanja. Europska komisija radi na povratku svi prijevoznih linija kako bi turističko kretanje bilo lakše moguće. Također, masovno se izrađuju planovi o uspostavi sigurne klime za sve vrste putovanja i oživljavanje turističkih destinacija. Utjecaj virusa na prijevozička poduzeća je zapravo sažetak utjecaja korone na turizam. Utjecaj virusa na turizam je direktan utjecaj u isto vrijeme na prijevozička poduzeća jer bez turizma ne postoje ni prijevozička poduzeća u turističkom smislu.

8. Zaključak

COVID-19 je novavvrsta virusa s kojom se zdravstveni sustav i cjelokupno društvo nosi jako teško. Pogreška kineskih vlasti je bila ta što su prekasno počeli s istraživanjem nove bolesti koja je zavladała među kineskim narodom i dok su u Kini reagirali na smrtonosni virus koji se šiti velikom brzinom već je bilo prekasno. Iako su vlasti poslije odradile dobar posao s liječenjem oboljelih i prevencijom daljnjeg širenja, virus je već krenuo u smrtonosni pohod oko svijeta. Budući da se virus prenosi fizičkim i bliskim kontaktom ljudi moraju biti na oprezu jedni od drugih što je u potpunosti zaustavilo jednu od vodećih gospodarskih grana, turizam. Turizam se razvijao još od staroga vijeka i do suvremenog vremena povezao je mnoge ljude i kulture, preuzevši važnu ulogu u ekonomijama država diljem svijeta. Turizam je podložan vanjsim utjecajima, ali nikada u povijesti novijeg vremena nije zabilježeno da je turizam u potpunosti stao. Troškovi od pada turizma bitno su osjetni i u gospodarskoj grani prometa jer su ta dva pojma u bliskoj interakciji. Promet utječe na turizam i turizam utječe na promet međusobno se određujući. Veća kvaliteta i bolja umreženost prometnih grana utječe na bolje rezultate od turizma i obratno. Budući da je koronavirus uzrokovao globalnu pomutnju i velike ekonomske gubitke, niti prijevoznička poduzeća u novonastaloj situaciji ne izlaze s dobrim rezultatima. Prijevoznička poduzeća u isto vrijeme ovise i o turizmu i o prometu. Turizam i broj turista ovisi o potražnji za prijevoznim uslugama, a prometni sustav uvjetuje kvalitetu prijevoznih usluga što u konačnici znači i da na neki način kontrolira prihode istih. Prošli su mjeseci otkako je COVID-19 ušao u živote ljudi i pokazao čovjeku da je još uvijek manji od prirode i ograničenog djelovanja. Virus je, kao što je već rečeno, mnoge gospodarske grane doveo do propasti i trebat će godine da se ekonomija u potpunosti oporavi. No, bez obzira na sve, čovjekov istraživački duh i čežnja za upoznavanjem novoga vratit će turizam ,i sve druge gospodarske grane koje dolaze u interakciju s njim, u stanje kao što je bio prije izbijanja pandemije.

Literatura

1. Baričević, Hrvoje, Promet u turizmu, Udžbenici visoke škole za turizam u Šibeniku, Šibenik, 2003.
2. Begović, Ivana, Selektivni oblici turizma, Sveučilište Sjever, Poslovna ekonomija, Sveučilišni centar u Varždinu, Varaždin, 2016.
3. Budimir-Bekan, Andrea, Makroekonomski značaj turizma RH, Ekonomski fakultet Svaučilišta u Splitu, Split, 2019.
4. Galičić Vlado, Laškarin Marina, Principi i praksa turizma i hotelijerstva
5. Goleš, Ante, Prometni turizam: Razvojni problemi i potencijali, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017.
6. Gržnić, Jasmina, Međunarodni turizam, Sveučilište u Puli, Pula, 2014.
7. Hrvatski zavod za zdravstveno osiguranje
8. Igrec, Ivana, Značaj prometa za hrvatski turizam, Fakultet ekonomije i turizma «Dr. Mijo Mirković», Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2017.
9. Ivanović, Marina, Utjecaj prometa na razvoj turizma u RH, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Splitu, Split, 2019.
10. Izvještaj Hrvatske narodne banke
11. Izvještaj Hrvatske turističke zajednice, 2020.
12. Klarić, Zoran, Širenje koronavirusa u svijetu i hrvatski turizam, Institut za turizam, Zagreb, 2020.
13. Korman, Josip, Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske, Održiva mobilnost i logistika, Sveučilište Sjever, Varaždin, 2019.
14. Krajnc, Maja, Transport i promet prema specifičnim karakteristikama prometovanja, Odjel za tehničku i gospodarsku politiku, Svaučilište sjever, Varaždin, 2018.
15. Križanović, Manuela, Međuovisnost prometa i turizma, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2016.

16. Lazarić, Sandi, Neekonomske funkcije turizma, Fakultet ekonomije i turizma "Doktor Mijo Mirković, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2015.
17. Mandura, Anita, Uloga i važnost turizma u gospodarstvu Republike Hrvatske, Preddiplomski stručni studij računovodstva, Veleučilište u Požegi, Požega, 2018.
18. Towner John, Wall Geoffrey, Povijest i turizam, Cheshire, Ujedinjeno Kraljevstvo, 1991.
19. Štimac, Lea, Održivi turizam, Fakultet ekonomije i turizma, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2018.
20. ZET

Popis tablica

Tablica	Stranica
I Usporedba španjolske gripe i ebole	3
II Simptomi COVID-19	5
III Prikaz broja zaraženih, izlječenih i umrlih od COVID-19	34
IV Prikaz odnosa turističke sezone 2019.god i 2020.god za mjesec srpanj	36
V Prikaz ukupnog broja putnika u zrakoplovnim lukama Hrvatske i pad u usporedbi s 2019.godinom	39

Popis slika

Slika	Stranica
I Prikaz 2019-nCoV virion	6
II Prikaz dolazaka turista i noćenja od siječnja do kolovoza 2019.godine	13
III Prikaz važnosti sinergije društva, gospodarstva i okoliša za održivi razvoj	15
IV Prikaz dubrovačkih gradskih zidina, važna povijesna baština Hrvatske	17
V Brod tankerskog transporta	20
VI Promet u morskim lukama u četvrtom tromjesjeću 2019.godine	21
VII Karolinska cesta	22
VIII Jozefinska cesta	23
VIV Lujzijanska cesta	23
XX Prva parna lokomotiva na pruzi Zidani Most-Zagreb-Sisak	27
XXI Prikaz dnevnih linija	28
XXII Prikaz noćnih linija	28
XXIII Prepostavka razvoja turizma do 2030.god	33