

Međuvodnost turističkog i prometnog sektora u Republici Hrvatskoj

Vuzem, Barbara

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

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:148:181778>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-13**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij

Poslovne ekonomije - smjer Turističko poslovanje

Međuovisnost turističkog i prometnog

sektora u Republici Hrvatskoj

Završni rad

Barbara Vuzem

Zagreb, rujan 2023.

Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij

Poslovne ekonomije - smjer Turističko poslovanje

Međuvisnost turističkog i prometnog

sektora u Republici Hrvatskoj

Završni rad

Ime i prezime studenta: Barbara Vuzem

JMBAG studenta: 0067608340

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Tomislav Sekur

Zagreb, rujan 2023.

Sadržaj

1. UVOD	1
2. PRIJEVOZ I PROMET	2
2.1. Prometni sustavi i prometna sredstva	3
2.2. Prometni sustav Hrvatske	5
2.3. Prijevozni troškovi i cijene prijevoza.....	7
2.4. Održivi razvoj prometa	8
2.5. Utjecaj prometa na okoliš	10
3. MEĐUOVISNOST TURIZMA I PROMETA	11
3.1. Pozitivni učinci međuodnosa prometa i turizma	14
3.2. Prijevozna sredstva u turističkim putovanjima	16
3.3. Važnost prometa za razvoj turizma.....	19
3.4. Prometna dostupnost	20
3.5. Upravljanje prometom u turističkim destinacijama	22
3.6. Primjer luke Poreč	24
4. PRIJEVOZ KAO TURISTIČKA ATRAKCIJA	25
4.1. Nautički turizam	25
4.2. Luksuzni prijevoz.....	27
4.3. Avanturistički prijevoz.....	28
4.4. Ostali atraktivni prijevoz	29
5. ZAKLJUČAK	30
6. LITERATURA	31

1. UVOD

Tema ovog preddiplomskog rada je pokazati kako funkcionira turistički i prometni sektor te na konkretnim primjerima pokazati njihovu međuovisnost. Promet je element koji je osnova za učinkovitost obavljanja turizma, a njihova međuovisnost je nedvojbeno. Za ostvarivanje turističkog putovanja potrebni su i nužni određeni preduvjeti, a to su postojanje turističke potražnje, postojanje turističke ponude i mogućnost dolaska i odlaska u određeno mjesto. Prijevoz čini turističku destinaciju prometno dostupnom, a koncentracija kvalitete prometne dostupnosti osjetno utječe na atraktivnosti turističkog proizvoda. U radu se, također, objašnjava kako je prijevoz i sam po sebi turistička atrakcija zbog kojeg se putovanje odvija ili pak unaprjeđuje ponudu turističke destinacije svojom atraktivnošću.

Cilj ovog rada je skrenuti pažnju na međuovisnost prometa i turizma te isto tako utvrditi pozitivne i negativne čimbenike koji proizlaze iz njihova djelovanja. U izradi ovog rada zastupljeno je korištenje sekundarnih izvora podataka koji uključuju razne web stranice i korištenje znanstvene i stručne literature.

Rad je podijeljen u 5 dijelova. Prvo poglavlje nas upućuje na cilj rada i metode u izradi rada te na osnovne karakteristike međuovisnosti prometa i turizma. Drugi dio nas upućuje na ključne pojmove koji su nam potrebni za razumijevanje cjelokupnog rada, a to su prijevoz, promet i putovanje. U trećem dijelu opisujemo međuovisnost prometa i turizma. U četvrtom dijelu obuhvatit ćemo sve oblike prijevoza kao turističke atrakcije. Na kraju rada nalazi se zaključak cjelokupnog rada i popis literature.

2. PRIJEVOZ I PROMET

Za početak, u ovom radu osvrnut ćemo se na ključne pojmove koji su nam potrebni za razumijevanje cjelokupnog rada, a to su prijevoz, promet i putovanje. Definiciju prijevoza mogli bi definirati kao premještanje ljudi, stvari i dobara s jednog mjesta na drugo pomoću prijevoznog sredstva (Horak, 2014, str. 12). U toj definiciji prijevozno sredstvo je pomagalo koje pruža jednostavno i lako premještanje ljudi, stvari i dobara s jednog mjesta na drugo. Zbog svog značenja riječ prijevoz ne može obuhvatiti i premještanje samoga sebe, na primjer trčanje ili plivanje jer riječ prijevoz dolazi od riječi voz.

Riječ promet se koristi i u upotrebi je u znanosti, stručnoj praksi i u svakodnevnom govoru. Kada govorimo o prometnu, bitno je istaknuti da je taj pojam širi od pojma prijevoza i zato je u češćoj upotrebi. Promet je ukupnost različitih prijevoznih, poštansko-telegrafsko-telefonskih usluga, koje kao samostalne gospodarske djelatnosti imaju korisni učinak u premještanju materijalnih dobara, prijevozu ljudi, prijenosu vijesti i izmjeni misli (Čavrak, 2003).

Pojam promet se javlja u čak tri različita značenja:

- najširi smisao se veže uz odnose među ljudima,
 - nešto uži smisao se odnosi na različite oblike međudnosa ekonomske prirode – npr. devizni i robni promet
 - najuži smisao obuhvaća prijevoz ili transport robe, putnika te telekomunikacije.
- (Zelenika, 2001.)

Za definirati, ostao je još pojam putovanja. Neki autori bi ga definirali kao udaljenost s jednog ili više odredišta koja se obuhvaćaju jednim polaskom na put i povratkom s tog puta (Anić, 2004). Kraće bi taj pojam s gledišta prometa mogli poistovjetiti kao prijevoz s određenom svrhom koji obuhvaća samo prijevoz.

2.1. Prometni sustavi i prometna sredstva

Kako se razvija promet, tako se i povećava potreba za uređenjem prometnica. S povećanjem prijevozne potražnje povećavaju se i zahtjevi za boljom organizacijom prometne usluge, u širem smislu to bi se odnosilo na sigurnost, točnost, učestalost, komfor prijevoza itd.

Prometni sustav možemo definirati kao ukupnost prijevoznih sredstava, prometnih mreža, radnji i odnosa koji omogućavaju odvijanje prometa unutar nekog područja (Horak, 2014. str. 29). Rekli bi smo da se danas prometni sustav sastoji od prijevoznih sredstava, prometnih mreža i organizacije prometa.

U stvarnom razvoju turističkog prometa koristi se širok raspon prijevoznih sredstava. Upotreba jednog ili kombinacija više prijevoznih sredstava određena je čimbenicima koji su povezani sa posebnosti putovanja i specifičnostima prijevoznog sredstva, kao i elementima koji se odnose na psihologiju turista. Neki od elemenata su udaljenost putovanja i trajanje putovanja, karakteristike ruta, stanje komunikacijskih ruta i intenzitet prometa, pravilnost i sigurnost putovanja, razlog plovidbe i članstvo u grupi, udobnost putovanja, razina tarifa itd. (Dinu, 2018.)

Definicija prometnih sredstava je skupni naziv za različite vrste sredstava koja se koriste za prijevoz ljudi, stvari i dobara (Horak, 2014, str. 30).

Cestovni prijevoz nalazi se na prvom mjestu u turizmu, zbog najduže dobi ali i najšireg raspona. Motorna vozila karakteriziraju posebna pokretljivost, na primjer, nisu povezana sa posebnim fiksnim instalacijama, poput željezničkog prometa. Zbog toga mogu prodrijeti na mjesta na kojima druga prijevozna sredstva nemaju pristup. U cestovni promet možemo ubojiti motocikle, osobne automobile, komi, kamion, autobus i drugo, te kod svake od navedenih vrste postoje razlike kao što su veličina, dizajn, oprema, pogonski sklop i namjena. Glavna vrsta prijevoza u svjetskom turizmu je automobilski prijevoz, posebno zbog mnogih prednosti poput fleksibilnosti, cijene i neovisnosti. Turisti često iznajmljuju automobile kako bi se vozili do svojih odredišta, što je pokrenulo aktivno grupiranje tvrtki koje iznajmljuju automobile. Obično je jeftiniji od bilo koje vrste prijevoza. Takav način prijevoza jedini je koji ne zahtijeva transfere, u smislu da se može postići cijelo putovanje, s jedne lokacije na drugu.

Željeznički prijevoz osigurava kretanje prostora i vremena robe i osoba pomoću lokomotiva i vagona, koji kruže nakon unaprijed određenog rasporeda, na fiksnim rutama. Za turizam, vlakovi su svojim vrhunskim prometnim kapacitetima uvjerljivo odgovorili na želje masovnog turizma. Neke željezničke pruge čak su ušle u povijest međunarodnog turizma, kakve jesu: Pariz-Cote d'Azur s Plavim vlakom, tranzibirom, orijentacijskim ekspresom, neke švicarske željezničke pruge specijalizirane za alpski turizam.

Jedan je od najranijih poznatih oblika prijevoza je vodeni prijevoz. Danas vodeni promet predstavlja važnu industriju, a vodeni turizam i aktivnosti su među najpopularnijima. Vodeni turistički prijevoz trenutno je više u obliku krstarenja, zapravo se pretvara iz načina putovanja u rekreacijski. Putovanja na krstarenju imaju posebno mjesto u turizmu. Kad se radi o vodenom prometu, imamo cijeli niz različitih brodova za putnički i teretni promet ali i različite vrste lebdjelica, ratnih brodova i rekreativno-sportskih plovila na motorni pogon.

Usluge zračnog prometa spadaju u najdinamičnije oblike turističkog prometa koji se koriste uglavnom na dugim i vrlo velikim udaljenostima. Većina turista odabire zračni prijevoz jer im nudi neke prednosti poput brzine, udobnosti, fleksibilnosti, sigurnosti. U zračnom prometu koriste se zrakoplovi na mlazni pogon i elisni pogon, zračni brod, helikopteri koji su u raznim varijacijama i za različite namjene.

2.2. Prometni sustav Hrvatske

Ovim poglavljem pokušat ćemo pobliže objasniti prometni sustav Republike Hrvatske. Prometni sustav koji čine nekoliko prometnih sustava a odnosi se na putnički prijevoz su: cestovni, željeznički, zračni i vodeni te se kao poseban segment gleda putnički prijevoz. Važna prepreka koja utječe na postizanje cilja efikasnog prijevoza bila bi nedovoljna kvaliteta i nedostatak infrastrukture.

Gustoća razvrstane cestovne mreže Republike Hrvatske, zajedno s autocestama u 2021. godini iznosila je oko 47 km cesta na 100 km² kopnene površine, temeljem Odluke o razvrstavanju javnih cesta.

Slika 1 nam jasno prikazuje prosječni godišnji dnevni promet na državnim i županijskim cestama u 2018. godini. Treba naglasiti kako je jedan od bitnih elemenata za kontinuirano održiv razvoj, ulaganje u gradnju nove prometne infrastrukture.

Slika 1: Struktura razvrstane cestovne mreže u 2018. godini (km):



Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Prometna infrastruktura, <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/prometna-infrastruktura-137/137>, 18.09.2023.

Republika Hrvatska temelji razvitak svog prometnog sustava na "Strategiji prostornog uređenja", koju je donio Hrvatski Sabor 1997. godine i "Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske" koju je Hrvatski Sabor donio 1999. godine.

Obzirom na geoprometni položaja Hrvatske, ona ima odlične preduvjete za privlačenje međunarodnih prometnih tokova. Važna strateška korelacija prometnog, turističkog i gospodarskog razvoja te provođenje srodnih ciljeva - zaštita okoliša, povećanje djelatnosti prometnog sustava povećanje sigurnosti u prometu i povećanje djelatnosti prometnog sustava. Prirodna bogatstva prednost su hrvatskog prometnog sustava a ona omogućavaju razvoj prometnog sustava, cestovnu povezanost mrežom autocesta, morske luke koje su uvučene u kopno, povoljan geostrateški položaj.

Strategija prometnog razvitka Hrvatske definira sljedeće ciljeve (Živanović, 2018) :

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

Kao prvi zadatak prometne politike Hrvatske bio bi poboljšati međusobne povezanosti pojedinih krajeva Hrvatske te se uključiti u srednje-europski prometni sustav. Turizam je vrlo važna prometna komponenta, pa se treba ojačati povezanost mora i kopna, investirati u izgradnju državnih i županijskih cesta te modernizirati zračne luke.

2.3. Prijevozni troškovi i cijene prijevoza

Kako bi smo razumjeli prometnu važnost bitno je znati barem osnovne činjenice o prijevoznim troškovima i cijenama prijevozne usluge. Imamo dvije skupine prijevoznih troškova a to su eksterni i interni.

Eksterni troškovi jesu oni koji ne terete prijevoznju uslugu ali su trošak za društvenu zajednicu u cjelini (Horak, 2014, str. 58). Primjeri takvih troškova su onečišćenje okoliša, prometne nesreće, buke koje nastaju djelovanjem prometa, vizualno zagađenje prostora vozilima i prometnom infrastrukturom.

Interni troškovi su oni koji terete prijevoznju uslugu a plaća ih korisnik prometne usluge. Takva vrsta troškova dijeli se na fiksne i varijabilne. Fiksni bi bili oni koje snosi pružatelj prometne usluge, neovisno o tome da li je obavio ikakav prijevoz, a troškove snosi poduzeće. Fiksni troškovi uključuju troškove kao što su amortizacija, registracija vozila, kamate na uložena sredstva. Varijabilni troškovi ovise o transportnom radu ili drugim riječima o opsegu prometne usluge. Ti troškovi uključuju plaće posade, održavanje čišćenja vozila, troškove goriva (Horak, 2014, str. 58).

Kad govorimo o razlici varijabilnih i fiksnih troškova moramo znati da preciznost nije potpuna. Možemo imati i polufiksne troškove, koji bi na primjer bili troškovi radne snage koji mogu porasti s povećanjem opsega prijevoznika. Fiksni i varijabilni troškovi mogu se lakše prepoznati u nekom određenom razdoblju. Na primjer troškovi posade prijevoznog sredstva u početku čine fiksne troškove, a nakon, kada se prijevozni rad poveća, upravo se ti troškovi prilagođavaju učincima poslovanja te tako čine varijabilne troškove (Horak, 2014, str. 60).

Za svakog prijevoznika važan je odnos fiksnih i varijabilnih troškova. U usporedbi s drugim gospodarskim aktivnostima udio fiksnih troškova prijevoza razmjerno je visok. Transportna se usluga također ne može uspoređivati, stoga ako se ne popuni jedno mjesto u vozilu, taj se gubitak prihoda ne može vratiti jer je prijevozna usluga potrošena.

2.4. Održivi razvoj prometa

U razvijenim zemljama porast prometa i problemi koje taj porast kreira na različitim nivoima prirodnog, društvenog i kulturnog okružja, potaknuli su na propitkivanje načina planiranja raspolaganja resursima i na području prometa. Zato se u stručnoj i znanstvenoj terminologiji uvodi novi pojam: održivi razvoj prometa. 1999. godine zajednička ekspertna grupa za transport i okoliš EU-a definirala je pojam održivi prometni sustav, koja kaže da je održivi prometni sustav onaj koji (Horak, 2014, str.70-71) :

- omogućava zadovoljenje osnovnih potreba pojedinca, društva ili pak poduzeća tako da ne ugrožava ljudsko zdravlje i cjelokupni ekosustav
- koji je učinkovit i nudi izbor u načinu prijevoza i prihvaća promjenjivost ekonomije i regionalnog razvoja
- proizvodi određenu emisiju i otpad na planetu koje on može razgraditi, služi se obnovljivim resursima, te se koristi neobnovljivim resursima u manjoj mjeri od razvoja obnovljivih resursa i značajno smanjuje korištenje zemljišta i emisiju buke

Kontinuirano uništavanje okoliša i korištenje neobnovljivih izvora energije dovodi do opasnosti budućih naraštaja, takav način potrošnje se ne poklapa sa osnovnim načelima održivog razvoja kojem je cilj omogućiti konstantnu i razumnu primjenu prirodnih resursa.

Usmjerenjem resursa i primjerenim pristupom moguće je postići održivi razvoj prometa. Pristupali se problemu s ciljem povećanja učinkovitosti potrebno je razviti energetske efikasnije prometne tehnologije (npr. uvođenjem državnih poticaja za inovativnost). Potrebno je uvesti i regulaciju korištenja energetske učinkovitije prometne tehnologije uvođenjem standarda emisije za vozila. Prihvaćanje korištenja takvih prometnih tehnologija moglo bi se poboljšati kupnjom manjih i manje snažnih automobila.

Pristupamo li problemu s ciljem promjene trenutne situacije potreban je razvoj novih tehnologija za vrste prijevoza koje su energetske učinkovitije kao što su automatikom vođena vozila, vlakovi koji lebde iznad tračnica pomoću magnetske levitacije i pametni automobili. Nadalje, potrebna je regulacija takvih vrsta prijevoza što je moguće postići manjom vozačinom za javni prijevoz. Na posljepku korisnici trebaju prihvatiti novouvedeni prijevoz, čemu bi mogao pomoći porast korištenja javnog prijevoza i ne motornih vozila.

Usmjerimo li pristup na smanjenje prometne potražnje putem razvoja ITC-a (npr. atraktivne forme mobilnih konferencija i posla od "kuće") potrebno je to učiniti putem prostornog planiranja kao što je na primjer koncentrirana stambena izgradnja. Kampanje podizanja svijesti stanovništva smanjila bi prometne potražnje uz pomoć rasta pozitivnih stavova o potrebi zaštite okoliša. Opisani postupak postizanja održivog razvojnog prometa prikazan je u tablici 1.

Tablica 1: Politika razvoja prometa

Politika usmjerenja			
Pristup	Tehnologija	Regulacija	Informacija
Učinkovitost	Razvoj energetski praktičnijih prometnih tehnologija	Reguliranje korištenja energetski učinkovitije prometne tehnologije	Prihvatanje korištenja energetski učinkovitijih prometnih tehnologija
Promjena	Razvoj novih tehnologija za energetski učinkovitije vrste prijevoza	Reguliranje korištenja energetski učinkovitijih vrsta prijevoza	Prihvatanje korištenja energetski učinkovitijih vrsta prijevoza
Smanjenje	Smanjenje prometne potražnje putem razvoja ITC-a	Smanjenje prometne potražnje putem prostornog planiranja	Smanjenje prometne potražnje putem rasta pozitivnih stavova o potrebi zaštite okoliša

(Izvor: Horak, 2014, str. 71)

2.5. Utjecaj prometa na okoliš

Promet izuzetno utječe na okoliš. Neki od utjecaja su potrošnja energije, emisija štetnih tvar i plinova, emisija buke, ispuštanje štetnih kemikalija, korištenje prostora i vizualna degradacija, svjetlosno zagađenje te eksterni troškovi prometa.

Promet je najveći potrošač neobnovljivih izvora energije. Primjenom mjera energetske učinkovitosti na troškovima za energiju može se uštedjeti 20-30%. U tablici 2 ćemo prikazati potrošnju energije za potrebu prometa.

Tablica 2: Potrošnja energije za potrebe prometa

Potrošnja energije za potrebe prometa EU 28-2018. (%)	
Udio prometa u ukupnoj potrošnji energije	31
Cestovni promet	93
Domaći zračni promet	2
Željeznički promet	2
Pomorski promet	2

Izvor: European Commission, 2022, str.124-125

Emisije štetnih plinova i tvari stvara problem razine stakleničkih plinova. Bitan podatak je da 24% ukupne emisije dolazi upravo od prometa. Još jedna negativna posljedica prometa jest buka. Naime, prisutnost buke može uzrokovati ozbiljne duševne probleme kao npr. smetnje u komunikaciji, porast agresije, poremećaj u spavanju itd. Problem buke pojavljuje se u aglomeracijama i naseljima u blizini većih prometnica i zračnih luka. Potvrđeno je, kako je oko 20% Europe izloženo buci koja je po zdravstvenim standardima neprihvatljiva, a 80-90% ukupne buke rezultat je prometa. Nakon zagađenja zraka, buka najviše utječe na zdravlje ljudi.

Objasniti ćemo još eksterne troškove prometa. Eksterni troškovi su negativni učinci prometa koji nisu internacionalizirani u cijeni koju plaćaju korisnici te ih korisnici ne razmatraju pri donošenju odluke o odabiru prijevoza. Oni utječu na povećanje općih društvenih troškova. Plaćaju ih u manjoj mjeri sudionici u prometu, a u većoj mjeri društvo zbog preniskih cijena prijevoza.

3. MEĐUOVISNOST TURIZMA I PROMETA

Odnos između turizma i prometa veoma je kompleksan i dubok. To govorimo iz razloga što bez promjene mjesta boravka nema turizma, a obzirom se ta promjena gotovo najčešće obavlja nekim prijevoznim sredstvom, daje nam činjenicu da je promet nezaobilazan čimbenik kod turističkog putovanja.

Mogli bismo reći kako se uloga prijevoza u turizmu odražava u sljedećem (Horak, 2014, str. 76):

- prijevoz omogućuje fizičku dostupnost turističke destinacije
- prijevoz omogućuje kretanje unutar turističke destinacije
- prijevoz, odnosno putovanje određenim prijevoznim sredstvom samo je po sebi turistička atrakcija

Najveći problem prometa u turističkoj destinaciji je velika koncentracija turista tijekom turističke sezone, jer prometna infrastruktura destinacije nije konstruirana za povećan promet ljudi i prometnih sredstava. Takvi problemi posebno su vidljivi u nekim područjima gdje je prirodna atraktivnost glavni razlog zbog kojega dolaze posjetitelji, jer se zbog buke, prometne gužve, i onečišćenosti zraka od prometa smanjuje turistička atraktivnost destinacije. U Hrvatskoj upečatljiv primjer bio bi Dubrovniku i to zbog izgradnje autoceste A-1 kojom se rezultiralo veći broj dolaska turista cestovnim vozilima, a i zbog dolazaka velikih putničkih brodova (kruzera).

Čitava povezanost između turizma, prometa i prijevoza vrlo je složena i izražava se uglavnom na više razina, a saznanje o toj povezanosti odražava se na potrebu većeg prepletanja turizma i prometa u planiranju služenja dostupnim prostorom, turističkim atrakcijama i prometnim kapaciteta nego do sada.

Postoje dva pristupa planiranja prometa za potrebe turizma a to su "transport for tourism" i "transport as tourism". Koncept "transport for tourism" sadrži glavno obilježje a to je da prijevoz nije cilj nego nužnost. U takvom konceptu dominira trošak a ne korisnost te se još i naziva koncept ustupak za ustupak. Značaj pojedinih prijevoznih sredstava razlikuje se ovisno o krajnjoj destinaciji. Integritetnost različitih prijevoznih sredstava pri putovanju u jednu destinaciju (Barišić, Prebežac, 2021).

Koncept "transport as tourism" objasnio bi se najkraće kao promet koji je čimbenik omogućavanja turizma u nekoj destinaciji. Koncept koji je integralni dio turističke ponude i integralni dio turističkog doživljaja. Nudi ponudu destinacije iz drugačije perspektive kao na primjer luksuzni, nostalgični, avanturistički.. Taj koncept nije dominantan troškovni model, već model zasnovan na doživljaju (Barišić, Prebežac, 2021) .

Važno je spomenuti obilježja tržišta putničkog prijevoza za potrebe turizma a to su ponuda i potražnja. Turistička prometna ponuda opisala bi se kao sposobnost prijevozničkih poduzeća da zadovolje prijevozne potrebe potencijalnih turista na određenom tržištu. Preduvjet za to je postojanje prijevoznog sredstva, energije za njegovo pokretanje, uređenih prometnica i prometnih terminala te čovjeka kao organizatora i realizatora prijevoza.

Postoje makro i mikro odrednice turističke prometne ponude. Makro odrednice bile bi razmatranje strukture tržišta u kontekstu zadovoljenja prometne potražnje. Isto tako u makro odrednicama vodi se briga o pitanju regulacije odvijanja prometa, pitanje bilateralnih sporazuma te moguće situacije na turističkom tržištu. Mikro odrednice turističke prometne ponude fokusiraju se na transakcije između ponuđača i korisnika prijevoznih usluga. To su proizvodi ili usluge koji se prodaju na tržištu, pri čemu se kao pomoć koristi IT (pomoć u obavljanju transakcija, unapređenje distribucije, smanjenje troškova..)

Treba reći da su nositelji turističke prometne ponude privatni sektor, državni sektor i javno-privatno partnerstvo. Kriteriji za analizu turističke prometne ponude:

- broj i veličina prometnih poduzeća
- stupanj tržišne koncentracije
- barijere za ulazak na/i izlazak s tržišta
- ekonomija/disekonomija razmjera i obuhvata
- trošak kapitala, fiksni kapital i operativni troškovi
- cjenovna diskriminacija
- proizvodna diferencijacija

Turistička prometna potražnja bi se opisala kao potražnja za prijevozom u određenom vrijeme i na određenoj relaciji koja se iskazuje u prijevoznom zahtjevu od strane potencijalnih turista. Glavni motivi turističke prometne potražnje su turistički motivi, poslovni motivi i posjet rodbini i prijateljima. Razumijevanje turističke prometne potražnje definirano je u dvije razine, to su agregirana razina potražnje (razmatranje tokova i strukture potražnje na određenom području) i disagregirana razina potražnje (razina pojedinca-prikladnija za analizu potražnje za određenom vrstom prijevoza).

Elementi za analizu turističke prometne potražnje su:

- ukupan broj turističkih dolazaka
- udio putovanja u ukupnoj turističkoj potražnji
- udio pojedinih prometnih grana
- profil putnika prema spolu, dobi, dohotku, obiteljskoj strukturi i dr.

Prometnu potražnju možemo prognozirati, stoga koristimo tri metode. Prva je kvantitativna i u nju spadaju vremenske serije i kauzualne metode. Zatim imamo kvalitativne metode a to su modeli scenarija i delphi metode. I treća metoda je kombinirana u koju uvrštavamo vagane metode i kvalitativne i kvantitativne metode (Barišić, Prebežac, 2021) .

3.1. Pozitivni učinci međudnosa prometa i turizma

Na promet turizam utječe na mnogo načina od čega su najvažnija:

- porast i modernizacija prijevoznih sredstava
- jačanje izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture
- uvođenje novih oblika organizacije prometa
- porast prometa putnika i tereta

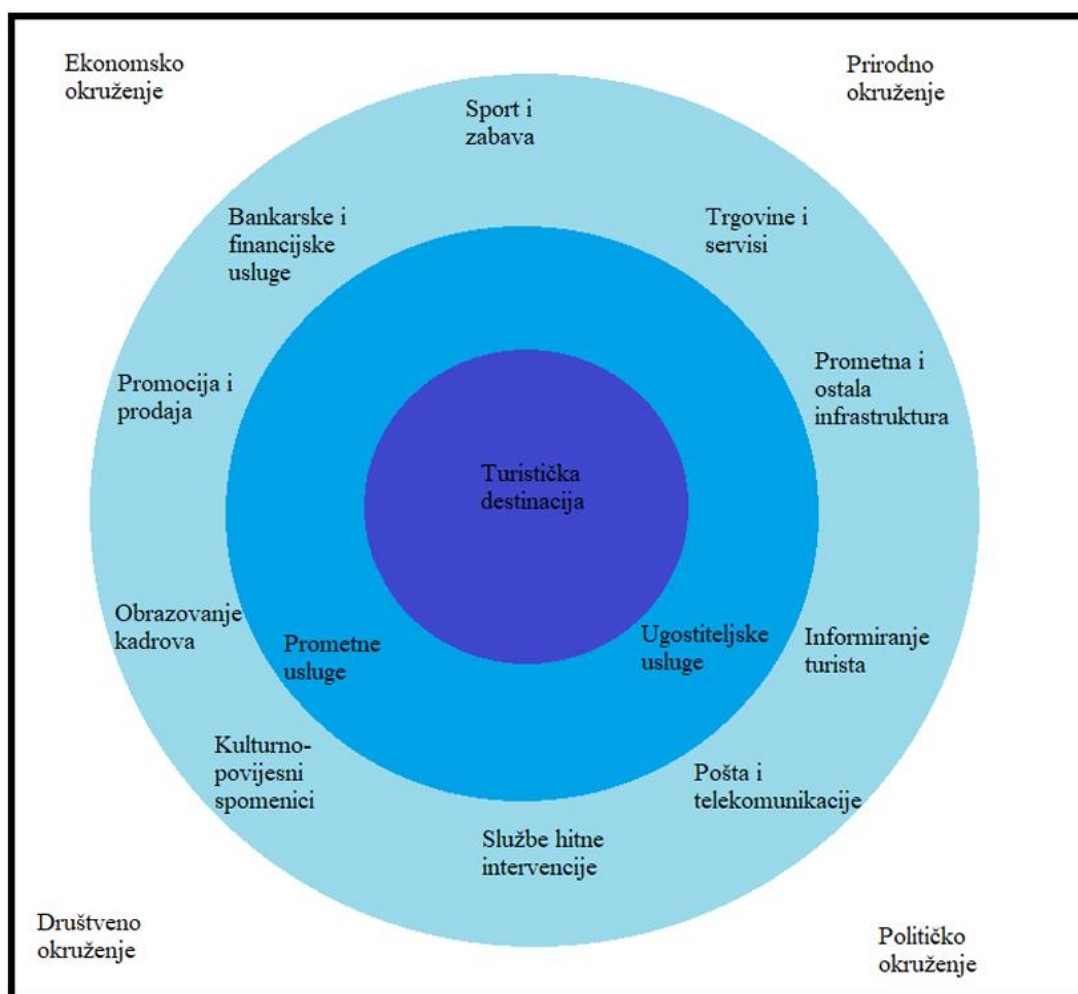
Promet ima jak utjecaj na turizam jer se pomoću njega svladavaju udaljenosti, odnosno omogućuje i ostvaruje putovanje u turističke svrhe. Ako su prometni kapaciteti veći i moderniji, a realizacija organiziranim prometnim vezama brojnija, mogućnosti za razvitak turizma su veće. Zahvaljujući nekada ne pojmljivim prometnim mogućnostima, sa stajališta dostupnosti posjetiteljima praktički svaka destinacija na Zemlji potencijalno je turističko odredište.

Promet objedinjuje tri elementa, a to su dostupnost, privlačnost i organiziranost. Osvrnut ćemo se na elemente privlačnosti i organiziranosti. Tako valja reći da između prometa i privlačnosti i organiziranosti postoji odnos proporcionalnosti, tako destinacija koja je zbog kvalitetnijeg prometa lakše dostupna, ujedno bolje organizirana i privlačnija, te je na turističkom tržištu bolje pozicionirana jer se smatra kvalitetnijom (Jurčević, 2021).

Uloga prometa u turizma na jednostavan način prikazana je na slici 2, u kojoj se u koncentričnim krugovima prikazuje važnost poredanih elemenata koji su nužni za proizvodnju i prodaju turističke usluge.

U samom središtu nalazi se turistička destinacija kojom se obuhvaćaju različiti sadržaji koji su motiv dolaska turista. U prvom krugu su se smjestile prometne i ugostiteljske usluge koje su od izuzetnog značaja za turističku destinaciju. U drugom krugu nalaze se sport i zabava, trgovina i servisi, prometna i ostala infrastruktura, informiranje turista, pošta i telekomunikacija, službe hitne intervencije, kulturno-povijesni spomenici, obrazovanje kadrova, promocija i prodaja te bankarske i financijske usluge. Te djelatnosti pridonose kvaliteti usluge u turističkoj destinaciji.

Slika 2: Skupine aktivnosti koje sudjeluju u proizvodnji turističke usluge



Izvor: Ivanović, 2019

3.2. Prijevozna sredstva u turističkim putovanjima

Putovanja u turističke svrhe i putovanja u prometne svrhe treba razgraničiti i razlikovati. Cilj turističkog putovanja je zadovoljenje turističkih potreba, obzirom na to definirali bi ga kao skup aktivnosti vezanih uz putnika koje se dešavaju u periodu od polaska na put te povratka, a obuhvaćaju i sve prijevoze. Pod putovanje koje ima određenu svrhu spadalo bi putovanje u prometne svrhe, koji se odnosi na prijevoz u jednom smjeru, a prijevoz u drugom smjeru smatrao bi se drugim putovanjem (Page, 2009, str. 20).

Svjetska turistička organizacija (UNWTO) klasificirala je prijevozna sredstva u četiri temeljne skupine:

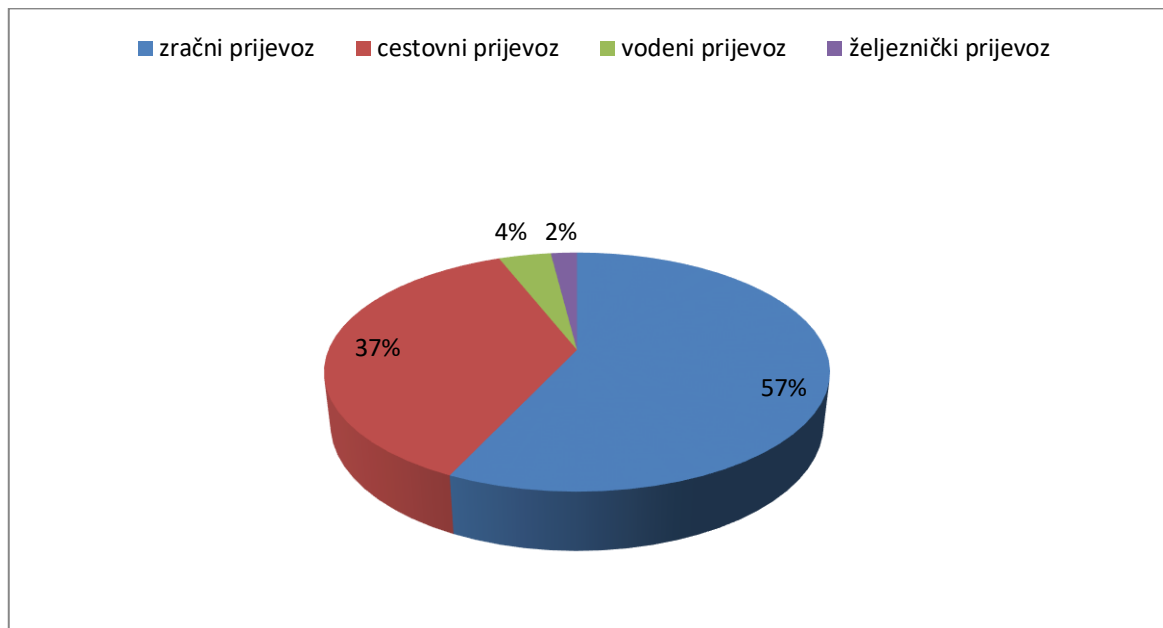
- cestovni prijevoz
- željeznički prijevoz
- zračni prijevoz
- vodeni prijevoz

Među navedenim prijevoznim sredstvima javlja se međuovisnost ali i doza konkurentnosti. Međuovisnost se odnosi na kretanje samog putnika od mjesta njegovog polazišta do mjesta njegovog odredišta, a ono može sadržavati različite kombinacije prijevoznih sredstava (npr. za jedan dio puta koristi cestovni prijevoz a za drugi željeznički). Što se tiče konkurentnosti, ona je prisutna kod razlika u prijevoznim sredstvima. One se mogu odnositi na financijsku mogućnost putnika, na duljinu prijevoza, terenske usluge, turističke usluge (Baričević, 2003, str. 3).

Grafikon 2 daje nam sliku o podacima prijevoznih sredstava u turističkim putovanjima. Prema grafikonu može se reći kako su putnici najviše za put do svoje željene destinacije birali zračni prijevoz koji iznosi čak 57% od ukupnih prijevoznih sredstava. Zatim nam slijedi cestovni prijevoz koji se nalazi na drugom mjestu po odabiru prijevoznih sredstava sa 37%. Vodeni prijevoz ima samo 4%, a željeznički sa svojih 2% pada na zadnje mjesto.

Inozemni turisti u Hrvatsku dolaze pretežno osobnim automobilom ili nekim drugim cestovnim vozilom. Druga prijevozna sredstva su nešto manje zastupljena.

Grafikon 1: Odabir prijevoznih sredstava u 2018. godini



Izvor: International Tourism Highlights, <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>, 20.09.2023.

U Tablici 3 prikazat ćemo dolaske turista prema prijevoznim sredstvima za 2019. godinu. Obzirom na blizinu glavnih emitivnih područja, dominantno prijevozno sredstvo dolaska turista u Hrvatsku je automobil sa 71% (uključujući i automobile s kamp-prikolicom i kampere). Nakon automobilskog prijevoza slijedi zračni prijevoz kojim turisti dolaze a iznosi 20%, te autobusni sa 6%. Najmanji postotak čine motocikli, bicikli, brodovi i jahte.

Tablica 3: Dolasci stranih turista u Hrvatsku prema prijevoznim sredstvima u 2019.

Prijevozno sredstvo	Ukupno	:	Kontinentalna Hrvatska
Automobil	60	60,9	45,2
Automobil s kamp-kućicom	4,8	5,0	0,5
Kamper	6,6	6,8	2,9
Autobus	6,4	6,2	8,9
Motocikl	1,0	0,8	3,1
Bicikl	0,1	0,1	0,2
Zrakoplov	20,0	19,0	37,4
Brod ili trajekt	0,7	0,7	0,0
Jahta ili jedrilica	0,3	0,3	0,1
Nešto drugo	0,2	0,1	1,7
Ukupno	100,0	100,0	100,0

Izvor: TOMAS Hrvatska, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-10/TOMAS%20Hrvatska%202019_0.pdf, 22.09.2023.

3.3. Važnost prometa za razvoj turizma

Postoje više razloga zašto je turizam za Hrvatsku od izuzetnog značaja. Kao prvo, pruža gospodarski razvoj za priobalno stanovništvo, a posebno otocima. Drugo, u Hrvatskoj turizam omogućava velikom dijelu poljoprivredne proizvodnje plasman svojim roba čime je osigurano tržište. Treće, u turizmu velik prihod potrošnje turista ostvaruju i druge komplementarne djelatnosti kojim se stvaraju nova radna mjesta i puni državna blagajna. Zadnje što treba reći je da udio novostvorene vrijednosti u turizmu u BDP Hrvatske predstavlja znatnu stavku.

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

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

Najvažnije što promet omogućuje turizmu je svladavanje udaljenosti, odnosno omogućuje putovanja u turističke svrhe. U povijesnom razvoju, željeznički promet utjecao je na masovnost putovanja te na putovanja s turističkim ciljem. Cestovni je pak utjecao na elastičnost u dostupnosti brojnih putovanja, a zračni je promet utjecao na brzinu i porast udaljenosti turističkih putovanja (Mrnjavac, 2006).

Tri su bitna elementa kod tržišnog pozicioniranja destinacije, a to su: dostupnost, privlačnost i organiziranost. Da bi se savladala fizička udaljenost između tržišta i destinacije, moguća je jedino prometom stoga se prometom postiže realizacija tržišne potražnje. Prometom se ujedinijuju i spomenuta dva elementa: privlačnost i organiziranost. Između prometa i spomenutih elemenata destinacije postoji odnos proporcionalnosti, pa je destinacija koja je uslijed kvalitetnijeg prometa lakše dostupna, bolje organizirana i privlačnija, na turističkom tržištu bolje pozicionirana jer se prepoznaje kao kvalitetnija (Magaš, 2003).

3.4. Prometna dostupnost

Kako bi se turizam u nekoj zemlji mogao razvijati, najprije je potrebno da destinacija bude prometno dostupna. Razlikujemo dvije vrste prometne dostupnosti. Prva bi bila vanjska prometna dostupnost, u koju ubrajamo međugradske i međudržavne prometne veze. Druga prometna dostupnost je unutarnja pod koji podrazumijevamo mogućnost dolaska do turističke atrakcije unutar nekog naselja i gradova.

Vanjska prometna dostupnost destinacije opisuje se kao mogućnost dolaska u tu destinaciju prijevoznim sredstvom od ishodišta putovanja pod prihvatljivim uvjetima s obzirom na svrhu putovanja. Vanjska prometna dostupnost je mogućnost dolaska u konkretnu destinaciju (jednu točku u prostoru) nekim prijevoznim sredstvom od ishodišta putovanja (iz bilo koje točke u prostoru) pod prihvatljivim uvjetima s obzirom na svrhu putovanja (Horak, 2014, str. 100).

Relativna prometna dostupnost je prometna dostupnost iz određenog ishodišta putovanja. Integralna prometna dostupnost je zbroj i ocjena pojedinačnih dostupnosti iz različitih ishodišta putovanja. Determinantne dostupnosti su trajanje putovanja, cijene, sigurnost, udobnost, osobne preferencije. Unutarnja prometna dostupnost predstavlja mogućnost dolaska do pojedinih odredišta u turističkoj destinaciji nekim prijevoznim sredstvom, od objekta smještaja ili neke druge polazišne točke u destinaciji pod prihvatljivim uvjetima s obzirom na svrhu putovanja (Horak, 2014, str. 101).

Neki od važnijih aspekata dostupnosti su prometna infrastruktura, (gradska, mjesna i lokalna) turistička signalizacija prilagođenost osobama sa smetnjama u kretanju, i dr. Determinante dostupnosti ovdje su cijena, učestalost, brzina, sigurnost, udobnost, stanice javnog prijevoza, parkirališta, i sl. Prometno dostupnije su one destinacije u koje se može doći cestom i željeznicom. Moguće je koristiti i zrakoplov kao prijevozno sredstvo, ali su udaljenosti od zračne luke previše velike da bi bilo profitabilno (Horak, 2014. str 103)

Za primjer toga uzet ćemo Slavonski brod, u koji je moguće doći iz Pule zrakoplovom, ali se to smatra neuobičajeno jer je zračna luka Pleso koja se nalazi u Osijeku previše udaljena od Slavanskog broda, stoga će putnik vrlo vjerojatno izabrati drugu mogućnost dolaska do željene destinacije. U drugom slučaju, kao na primjer iz Pariza u Slavonski Brod, zračni je prijevoz odlična alternativa. Dakle, dolazimo do zaključka da u promatranju prometne dostupnosti određene destinacije moramo uzeti u obzir sve vrste prijevoza i njihovim obilježjima.

Jedan od čimbenika prometne dostupnosti su trajanje putovanja koje ovisi o izboru prijevoznog sredstva. Slijedi cijena prijevoza putnika, ona se promatra sa stajališta putnika u kojoj se uspoređuju cijene voznih karata pojedinih vrsta javnog prijevoza s cijenom goriva i cestarina za osobni automobil. Cijena prijevoza ovisi i o iskorištenosti prijevoznih kapaciteta (Horak, 2014, str. 104-105).

Kao još jedan čimbenik valja spomenuti sigurnost prijevoza. On je bitan jer može imati presudan utjecaj na izbor prijevoznog sredstva te na samu odluku o putovanju. Zadržano ali ne manje bitno je čimbenik udobnosti prijevoza. U njemu se ne promatra udobnost smještaja u prijevoznom sredstvu, ali i udobnost kod samog prevoženja te mogućnost da se zadovolje potrebe tijekom putovanja (Horak, 2014, str. 104-105)

3.5. Upravljanje prometom u turističkim destinacijama

Ukupna prometna politika, postavlja ciljeve pred strategiju upravljanja prometne potražnje te se mogu tumačiti kao (Kurihaara, 2016, str. 10):

- poduzimanje mjera za smanjenje zagušenosti i gubitaka koji nastaje zbog preopterećenja prometnog sustava
- smanjenje troškova koji su povezani uz snažnije korištenje prometne infrastrukture u sezoni
- unapređenje sigurnosti u prometu
- izgradnja prometnih putova kojima se osigurava najkraći i najekonomičniji prijevoz za lokacije za koje postoje interesi turista i stanovništva bez nepotrebnog prelaženja velikih udaljenosti
- kvalitetna prometna strategija koja osigurava održivi razvoj
- stvoriti preduvjete za izbor između više prometnih alternativa
- ekološke mjere koje se odnose na smanjenje buke, emisije štetnih plinova i dr.

Zahvaljujući IT- tehnologije, u budućnosti se mogu očekivati i nova rješenja na način da se turistima nude integralne putne karte kojima bi se obuhvatilo cjelokupno putovanje od turističke destinacije do druge destinacije u smislu korištenja različitih vrsta prijevoza i različitih dionica. U središtu turističke destinacije mogu biti sami transportni sustavi i usluge. To bi se odnosilo na održivi turizam koji se temelji na željeznicama, pješaćenju i biciklizmu (Delibašić, 2003, str. 86).

U budućnosti će se kvalitetno upravljanje prometom u turističkoj destinaciji morati zasnivati na intermodalnim vezama. Međunarodne željezničke stanice, zračne luke, prometni terminali nude veliki izbor intermodalnih veza koje funkcioniraju kao glavna središta za transfer turista i najčešće se nalaze u blizini većih gradova.

Problemi u prometu rezultat su nekoliko odvojenih pojava koje se uzajamno isprepliću. U sljedećem tekstu navest ćemo četiri takve pojave (Horak, 2014, str. 165-166) :

1. Porast broja stanovnika u gradovima - selidba stanovništva iz ruralnih područja u urbana vezano je uz postupak industrijalizacije i jačanje poljoprivredne proizvodnje. Poljoprivredom se u razvijenim zemljama bavi malo stanovnika. U Europskim gradovima živi otprilike 80% ukupnog broja stanovnika. To bi značilo da je populacija fokusirana na poprilično mali prostor sa svim sadržajima koji su potrebni za normalan život u gradu,

2. Povećanje mobilnosti stanovnika - porast broja putovanja potaknula je podjela rada, rast blagostanja stanovništva te razvoj prometne tehnologije. Polovicom 20. stoljeća dolazi do potrebe za putovanjima radi odmora ili razonode koje u literaturi nazivaju dokolica. U zemljama koje su razvijene broj putovanja s takvim motivom prelazi 50% ukupnih putovanja.

3. Povećanje broja osobnih vozila - u svijetu je početkom 90-ih u svijetu bilo oko 500 milijuna osobnih automobila, danas je ta brojka preko milijarde. Razvijene zemlje dostigle su vrhunac motorizacije.

4. Ograničene mogućnosti prometne infrastrukture za prihvat velikog broja vozila – u gradovima je većina cestovnih prometnica dimenzionirana za znatno manji individualni motorni promet od onog koji se zapravo odvija, čime se kvaliteta prometne usluge poprilično snižava.

Osobni automobili u nedostatku prostora ne zauzimaju prostor samo dok voze već i dok nisu u upotrebi, a često se događa da su zbog nedostatka prostora parkirani uz cestu, a na taj način smanjuju propusnu moć ceste te zauzimaju pješački nogostup. Kvalitetu života u prostoru u kojem živimo narušavaju vozila koja onečišćuju zrak, stvaraju buku te neugodne vibracije. Tema ovog poglavlja upravo je ono što se može učiniti kako se to ne bi dogodilo.

3.6. Primjer luke Poreč

Grad Poreč poznat je po obilježju jake turističke privlačnosti, zbog sačuvane jezgre starog grada te kulturno povijesnih atrakcija. Boravak turista podosta je vezan za dio unutar zidina ali i za obalni dio starog grada u kojem je locirana luka Poreč . Zbog tog razloga turisti su u kontaktu sa samom lukom, jer je neizbježna te čini neodvojivi dio. Unutrašnjost starog grada Poreča atraktivna je i privlačna za posjetitelje, što se ne bi moglo reći za obalni dio, barem ne dio koji se odnosi na južnu stranu grada. Taj dio neusklađen je sa samom jezgrom grada te je vizualno neuzbudljiv.

Šetališta uz mora, odnosno rive, oduvijek su mjesto okupljanja turistima i lokalnim mještanima. Riva u Poreču pretvorena je u privezišta jahti, koji uz ostale ribarske i putničke brodove zagađuju zrak, ispuštaju plinove i zagađuju more. Također, izražena je vizualna neprivlačnost koju narušavaju štandovi plastične robe i parkirališta koji su neodgovarajući te se nalaze na rubu pješačkih staza (Horak, 2014, str. 198).

Zbog ovih razloga opći cilj je definirati dugoročno održivi razvoj luke Poreč. Kao neophodno pokazalo se proširenje postojeće luke, kojim bi se postojeća luka oslobodila pritiska potražnje, stvorili bi se nove perspektive prema moru i preduvjeti za cjelovito, funkcionalno i estetsko oblikovanje tog prostora. Nova luka u kopnenom bi se dijelu bi sastojala od nove rive i dviju prometnica. Rješenje infrastrukture buduće luke Poreč obuhvaća i prometnice i parkirališne objekte na kopnu pa se sukladno tome predlaže prostorno-funkcionalni koncept koji obuhvaća ceste, parkirališta, biciklističke staze, garaže i pješačke površine (Horak, 2014, str. 198-199).

4. PRIJEVOZ KAO TURISTIČKA ATRAKCIJA

Prijevoz se od samih početaka razvoja turizma smatra dijelom turističkog doživljaja. Tako su s vremenom pojedine vrste prijevoza postale turističke atrakcije zbog kojeg su se putovanja primarno i organizirala. Danas se zbog velikog izbora prijevoza, koji privlače turiste i izletnike svojom atraktivnošću troše prilično veliki iznosi novaca upravo zbog doživljaja koje to prijevozno sredstvo omogućava.

Velika atrakcija za putnike oduvijek je bila plovidba. Danas u svijetu broj takvih putovanja dosegnuo je ogromne razmjere, tako da se već dug niz godina može pričati o posebnoj vrsti turizma odnosno nautičkom turizmu.

4.1. Nautički turizam

U Hrvatskoj literaturi nailazimo na različite pokušaje definiranja nautičkog turizma, ali i dan danas ne postoji točna definicija o tome što pojam obuhvaća. Razlog toga može se očitati u činjenici da neki autori u nautički turizam ubrajaju vožnju putničkim brodovima, čak i teretnim, neki ubrajaju krstarenje . a neki pak vožnju malim čamcima.

U Ekonomskom leksikonu nautički turizam definira se kao: „Grana turizma koja svoju djelatnost temelji na plovidbi i sportsko rekreacijske infrastrukture. Glavna je aktivnost krstarenje. Plovila su vlastita ili se iznajmljuju (Ekonomski leksikon, 1995).

Definiciju koju smo u ovom radu uzeli kao najtočniju je sljedeća:

Nautički turizma definiramo kao vrstu turizma u kojoj je glavni motiv odlaska na putovanje plovidba, odnosno s njom povezani događaji na vodi i kopnu. Radi se primarno o višednevnim boravcima na plovilu, koja takav boravak omogućuje (Horak, 2014).

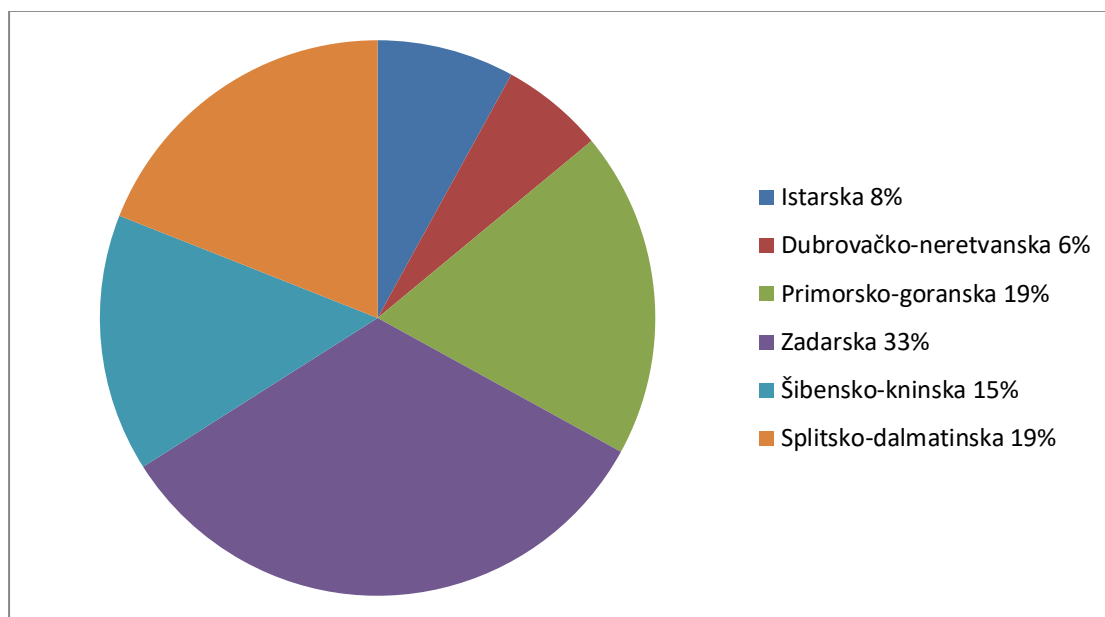
Obično se na takvim plovilima ima mogućnost noćenja tijekom putovanja, te se na njemu provodi i većina vremena putovanja. Važno je reći da je plovilo tada primarno mjesto boravka te je zato i glavni nositelj turističkog doživljaja.

Nautički turizam može se podijeliti na dvije skupine, a to su jahting i te kruzing. Jahting obuhvaća plovidbu i boravak na jahtama i brodicama bez obzira na vlasništvo plovila, a na njemu se obično plovi s prijateljima ili obitelji koji tijekom plovidbe sami mogu odrediti itinerar a brodom upravljaju sami uz asistenciju skipera.

Kruzing je sličan jahtingu ali se razlika očituje u većim plovilima s profesionalnom posadom, a putnici se u pravilu ne poznaju te su itinerar i ruta već unaprijed određene. Kad pričamo o kruzingu moguće su dvije vrste a to su međunarodni i domaći. U hrvatskoj se kruzing uglavnom odvija u manjim brodovima do 50 ležajeva, a u međunarodnom kruzingu ima čak i do 3.000 ležajeva u kabinama.

Prikazat ćemo grafikon 3 u kojem se jasno vidi da 1/3 svih luka nautičkog turizma Hrvatske nalazi na području Zadarske županije (DZS, 2019).

Grafikon 2: Luke nautičkog turizma po županijama za 2019. godinu.



Izvor: DZS, <https://www.htz.hr/sites/default/files/2021-02/Nauticki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauticki%20charter%202018.pdf>, 23.09.2023.

4.2. Luksuzni prijevoz

Pod pojmom luksuznog turizma podrazumijeva se prijevoz koji znatno nadmašuje uobičajene standarde prijevoza sličnim prijevoznim sredstvom ili je specifičan i skup, te si ga mogu priuštiti manji broj putnika. Još jedna definicija bi glasila da je luksuzni turizam naziv za boravak turista u destinacijama i smještajnim objektima koji imaju izvan standardnu kvalitetu usluge (Poslovni dnevnik, 2019). U oblik luksuznog turizma mogu uključiti:

- boravak u „all inclusive“ luksuznim hotelima i resortima s 5 zvjezdica
- jedinstvena i personalizirana putovanja s autentičnim iskustvima
- luksuzna krstarenja
- putovanja privatnim avionima,
- turizam ekstremnih iskustava poput putovanje dubokim oceanom,
- svemirska putovanja i putovanja neistraženim destinacijama,
- personalizirana putovanja jahtom i brodom,
- golf turizam,
- riječna krstarenja,
- sitne luksuze poput VIP vožnje na aerodrom i sl.

Turisti koji si mogu priuštiti takva putovanja su veće kupovne moći. Drugačije destinacije koštaju više nego uobičajne, ali takvi turisti ne traže luksuz u klasičnom smislu. Cilj takvog putovanja je upravo ta potraga za neobičnim i nesvakodnevnim destinacijama.

Kao primjer luksuznog putovanja navest ćemo Venice Simplon-Orient-Express, to je vlak koji u svom sastavu ima knjižnicu, prostor za pušače, nekoliko restorana , odjeljak za dame i sl. Cijena ovakvog luksuznog prijevoza kreće se oko 1300 € po osobi.

Kada se radi o luksuznom putovanju mislimo i na putničke brodove. Jedan takav primjer luksuznog putničkog broda je Titanic. Međutim, najbolje zadovoljstvo i vrhunski luksuz pružaju manji brodovi za krstarenja do 300 putnika, npr. Silver Cloud u kojem boravak stoji otprilike 900 € po osobi. Kad pričamo o Hrvatskom luksuznom turizmu govorimo o nekim destinacijama kao što su Opatija, Dubrovnik, Šibenik, Rovinj i Hvar. Hrvatska ima veliki potencijal za razvoj luksuznog turizma ali potrebno je puno rada i investicije kako bi se dovelo do impresivne razine.

4.3. Avanturistički prijevoz

Avanturistički turizam prema definiciji glasio bi "turističke usluge aktivnog i pustolovnog turizma su aktivnosti na kopnu, vodi i zraku, na otvorenom ili neuređenom prirodnom okruženju ili u posebno uređenim i opremljenim mjestima koje zbog svojih specifičnosti predstavljaju rizik od ozljeda i njihovih posljedica za korisnike" (HGK, 2016).

To je opsežan pojam za sva putovanja koja u sebi sadrže neke vrste avanture te stvaraju osjećaje napetosti, neobičnih doživljaja pa čak i testiranja vlastitih mogućnosti. Velik dio tih putovanja podrazumijeva i upotrebu avanturističkog prijevoza ili je pak i sam prijevoz motiv za odvijanje samog putovanja. To su vožnje koje obuhvaćaju:

- vožnje gumenim splavima (rafting)
- vožnja gumenim čamcima (kanuing)
- vožnja brdskim biciklima u prirodi
- letovi balonom na topli zrak
- jahanje izvan hipodroma
- off road vožnja terenskim automobilima ili motociklima i sl.

Kod takvog turističkog doživljaja odnosno prijevoza cijena nije previsoka, te bi se moglo reći da si ga mogu priuštiti turisti i izletnici u većem broju. Takav prijevoz sve je popularniji u Hrvatskoj. Glavni motiv odlaska na turističko putovanje može biti upravo avanturistički prijevoz, ali može biti i usputna atrakcija koja oplemenjuje doživljaj u destinaciji.

Na primjer u Tunisu se može uplatiti turistički aranžman koji obuhvaća safari džipovima, uz razgledavanje pustinje, oaza, slanog jezera i dr. U Hrvatskoj bi primjer bio Balon klub Zagreb, nažalost za sada nema dovoljno interesa da bi se letovi mogli češće odvijati.

Još jedna avanturistička aktivnost može biti vožnja biciklom. Sama avantura leži u prevaljivanju velikih udaljenosti i to osobito u teškim uvjetima vožnje (npr. prevelike strmine, velike vrućine ili pak hladnoća).

4.4. Ostali atraktivni prijevoz

Prijevoz može biti turistički doživljaj sam za sebe, ako se radi o posebnoj aktivnosti prijevoza. Tako možemo reći da je vožnja žičarom Sljeme atraktivni doživljaj, ne u tolikoj mjeri zbog načina prijevoza, već zbog pejzaža iznad kojeg se prolazi, a i u samoj činjenici da manje koristimo upravo tu vrstu prijevoza. Ovaj primjer možemo usporediti i sa zagrebačkom uspinjačom na Gornjem Gradu. Iako je dostupno i pješacima i nije daleko, turisti neće propustiti šansu da isprobaju to prijevozno sredstvo (Horak, 2014, str. 239)

U vrstu ostalih atraktivnih prijevoza ubrajaju se i brodovi za razgledavanje grada (Pariz, Amsterdam) ili popularan crveni autobus na kat u Londonu. Također ovdje spadaju i podmornice za razgledavanje i proučavanje podmorja, baš zbog specifičnosti pogleda u morski svijet bez zaranjanja. Tu su i mali zrakoplovi za razgledavanje gradova ili panoramski letovi.

Upravo te vrste prijevoza upotpunjuju turistički doživljaj jer odudaraju od uobičajnog načina prijevoza. Takve vrste prijevoza ne koriste se za dolazak u turističku destinaciju, već se uglavnom ostvaruju u destinaciji ili u njenoj neposrednoj okolici.

Razni sportski događaji koji su vezani za vožnju određenih prijevoznih sredstava smatraju se turističkom atrakcijom (utrke jedrilica, vodeni skuteri, utrke jahača na konjima, utrke Formule 1) kojima se postiže privlačenje posjetitelja.

Prometnice, kao što su panoramske ceste s pregršt vidikovaca ili neke povijesne ceste također su dio turističke atrakcije. Primjeri u Hrvatskoj su Jozefina i Karolina, Lujzijana ili antičke ceste oko Benkovca (Horak, 2014, str. 239).

5. ZAKLJUČAK

Pojam prijevoza označava radnju ili proces premještanja ljudi, stvari ili dobara s jednog mjesta na drugi. Promet je širi pojam od prijevoza i zato je u češćoj upotrebi kao dio složenih pojmova u prometnoj terminologiji. Razvoj društva usko je povezana uz putovanje. Svjetska turistička organizacija dijeli prijevozna sredstva u četiri temeljne skupine a to su cestovni prijevoz, željeznički prijevoz, zračni prijevoz i vodeni prijevoz.

Putovanja omogućuju ostvarivanje novih spoznaja, razmjenu dobara i ideja. Postoje dvije vrste prometnih troškova a to su eksterni i interni. Turizam i promet nepobitno su povezani. Bez putovanja ne bi postojalo turizma. Putovanje uspostavlja susret turističke potražnje i ponude, i zbog toga bez prijevoza ne bi bilo ni turizma kakav nam je danas znan.

Prometna infrastruktura i prometna sredstva prema nekim procjenama čine oko 40% onoga što je čovjek stvorio. Problem prijevoza leži u činjenici da se stvara prevelika koncentracija turista tijekom turističke sezone. Najbitnije što promet osigurava turizmu je svladavanje udaljenosti, drugim riječima omogućuje putovanja u turističke svrhe. Da bi se turizam u nekoj zemlji razvijao, potrebno je da je destinacija prometno dostupna. Postoje dvije vrste dostupnosti a to su vanjska i unutarnja prometna dostupnost.

S vremenom su određene vrste prijevoza postale turističke atrakcije zbog kojih su se putovanja i organizirala. Neke od takvih putovanja su nautički turizam, luksuzni prijevoz, avanturistički prijevoz i sl. Pitanje je hoće li promet i turizam na kraju uspjeti u svom djelovanju funkcionirati po načelima održivosti te smanjiti negativne učinke na čovjeka i okoliš.

6. LITERATURA

1. Horak, S. (2014). "Turizam i promet", Zagreb
2. Čavrak, V. (2003). „Makroekonomski management i strategija prometa Hrvatske“, Zagreb
3. Zelenika, R. (2001). "Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment", Ekonomski fakultet, Rijeka
4. Anić, V. i sur. (2004). Hrvatski enciklopedijski rječnik, Zagreb
5. Hrvatska gospodarska komora: Turističke usluge aktivnog i pustolovnog turizma – popis aktivnosti i potrebnih uvjerenja ili certifikata, <https://www.hgk.hr/odjel-turizam/turisticke-usluge-aktivnog-i-pustolovnogturizma-popis-aktivnosti> (29.6.2021).
6. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH (2021). Preuzeto s <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/prometna-infrastruktura-137/137>
7. European Commission (1999). Integrating the environmental dimension: A strategy for the transport sector: A status report
8. Page S.J. (2009). Transport and tourism, Global perspectives, 3rd edition, Pearson Prentice Hall, Harlow, England, str. 20.
9. Baričević H. (2003), Promet u turizmu, Visoka škola za turizam, Šibenik, str. 3.
10. Mrnjavac, E. (2006). Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija
11. Magaš, D. (2003). Menagement turističke organizacije i destinacije, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija
12. DZS, (2019). Nautički turizam Hrvatske
13. EU transport in figures, (2022). Directorate-General for Mobility and Transport (European Commission)
14. UNWTO, World Tourism Organization (2012). Tourism highlights. <chrome-extension://efaidnbmninnibpcapjpcglclefindmkaj/https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284414666>
15. Ekonomski leksikon (1995). Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža.

16. Ivanović, M. (2019). Utjecaj prometa na razvoj turizma u Republici Hrvatskoj, Zagreb
17. Thomas, (2019). Stavovi i ponašanje trista u Hrvatskoj. Preuzeto s chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-10/TOMAS%20Hrvatska%202019_0.pdf
18. International tourism highlights, (2019). Preuzeto s <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>
19. Poslovni dnevnik, Elitni turizam, (2019). Preuzeto s URL:<http://www.poslovni.hr/leksikon/elitni-turizam-299>
20. DZS, Nautički turizam Hrvatske (2021). Preuzeto s <https://www.htz.hr/sites/default/files/2021-02/Nauticki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauticki%20charter%202018.pdf>
21. Barišić, P., Prebežac D. (2021). Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu, Zagreb

POPIS SLIKA

Slika 1: Struktura razvrstane cestovne mreže u 2018. godini (km):	5
Slika 2: Skupine aktivnosti koje sudjeluju u proizvodnji turističke usluge.....	15
Grafikon 1: Odabir prijevoznih sredstava u 2018. godini	17
Grafikon 2: Luke nautičkog turizma po županijama za 2019. godinu.....	26

POPIS TABLICA

Tablica 1: Politika razvoja prometa	9
Tablica 2: Potrošnja energije za potrebe prometa	10
Tablica 3: Dolasci stranih turista u Hrvatsku prema prijevoznim sredstvima u 2019.....	18