BORIS JURIĆ

TURISTIČKI RAZVOJ ZADRA I ULOGA TURIZMA U PRIVREDI OVOGA GRADA

U posljednjih 10—15 godina suvremeni turizam postao je vrlo složena sociološko-ekonomska kategorija, koja igra zapaženu ulogu u privredi i društvu. Turizam je, s jedne strane, polivalentna privredna oblast, kojoj pripada ugledno mjesto u privredi brojnih zemalja, regija i gradova. S druge strane, značajne su i društvene (neprivredne) funkcije turizma: zdravstvena, tehnička, kulturna, socijalna i politička. Nakon II svjetskog rata međunarodni turizam postaje sve masovniji i mobilniji, pa funkcije turizma — i privredne i neprivredne — sve jače dolaze do izražaja.

God. 1962. u Evropi je bilo preko 68 milijuna turista, koji su ostvarili preko 270 milijuna noćenja. Turistička potrošnja, koja je rezultat tog turističkog prometa, dostigla je vrijednost od preko 4,7 milijarde dolara[1].

I jugoslavenski je turizam od oslobođenja do danas, a naročito posljednjih 5—6 godina, snažno zakoraknuo naprijed[2]. Sve turističke regije i svi turistički centri naše zemlje, osobito na jadranskom primorju, doživjeli su upravo revolucionaran kvantitativni i kvalitativni uspon svog turističkog

1 M. Mazi, Učešće Jugoslavije u međunarodnom turizmu Evrope, Beograd 1963, str. 44.

2 Jugoslavenski turizam u posljednjih 5—6 godina razvijao se po vrlo visokoj godišnjoj stopi rasta. Kako je međutim *startna baza* od koje se krenulo poslije oslobođenja bila vrlo niska, to je razumljivo da je učešće Jugoslavije u međunarodnom turizmu Evrope još uvijek minimalno. U međunarodnom turizmu Evrope Jugoslavija je 1962. god. sudjelovala kako slijedi:

U fizičkom obujmu turističkog prometa s oko 2,0 posto, u deviznom efektu s oko 1,2 posto.

Devizni priliv iz inostranog turizma u pojedinim zemljama u milijunima dolara 1962. god. bio je ovaj:

Italija 847, Francuska 646, Švicarska 380, Austrija 354, SR Njemačka 540.

(Podaci prema M. Maziju, n. d., str. 44. i 72) Devizni priliv SFRJ 1960—1963. u milijunima dolara bio je ovaj:

1960. 18,5, 1961. 20,1, 1962. 40,3, 1963. 66,7, 1964. 91,0.

(Izvor: Privreda Dalmacije — Split, br. 4/1964, str. 26 i Ekonomska politika — Beograd, br. 670/30. I 1964, str. 178).

prometa. I grad Zadar, kao turistički centar s turističko-historijskim tradicijama još iz 19. stoljeća, izvršio je golemi napredak u svojim turističkim stremljenjima.

U ovom radu pokušat ćemo — barem djelomično — osvjetliti turistički razvoj Zadra i ulogu turizma u privredi ovoga grada. Pri tome ćemo se držati ovog redoslijeda: I. Prirodni preduvjeti za razvoj turizma grada Zadra — Kulturna baština ovoga grada i turizam; II. Turističko-saobraćajni položaj Zadra i problemi u turističko-saobraćajnoj infrastrukturi; III. Ugostiteljstvo i drugi oblici turističkog smještaja — Posrednička služba u turizmu; IV. Ostale privredne i neprivredne djelatnosti kao faktori razvoja turizma; V. Turističko-historijske tradicije Zadra; VI. Razvojni put zadarskog turizma u razdoblju 1945.—1964.; VII. Ekonomska analiza turističkog prometa i VIII. Uloga turizma u privredi grada Zadra.

I. Prirodni preduvjeti za razvoj turizma grada Zadra — kulturna baština ovoga grada i turizam

Turistički razvoj Zadra zasniva se prije svega na povoljnom fizičko-geografskom položaju i na privlačnim mikroklimatskim oznakama ovoga grada, na zanimljivu urbanističkom liku i bogatoj kulturnoj baštini Zadra, kao i na prirodnim ljepotama zadarske okolice, posebno one najbliže.

Grad Zadar je lociran u srednjem dijelu romantične istočne obale Jadrana. Prema tome, njegov je *fizičko-geografski položaj* veoma sretan, što međutim ne znači da je i njegov ekonomsko-geografski položaj tako povoljan. *Ekonomsko geografski položaj* (i posebno *turističko geografski položaj* kao njegov sastavni dio) zavisi naime o stupnju izgradnje saobraćajnica i saobraćajne povezanosti jednog područja s ostalim područjima zemlje i svijeta. Za mogućnosti saobraćajnog sraščivanja s unutrašnjošću posebno je značajna okolnost da je zadarsko kopneno zaleđe uglavnom ravno (Ravni kotari). Tako je u stvari Zadar jedini grad u Dalmaciji koji ne leži neposredno pod gorskim lancem, nego ima u zaleđu plodno i ravničarsko područje. Ti prirodno-geografski uvjeti — u prvom redu fizičko-geografski položaj i ravničarsko zaleđe — daju Zadru mediteransku klimu s prijatnim mikroklimatskim oznakama.

Prosječna temperatura u siječnju iznosi u Zadru 6,7°C. (U Splitu 7,1, Šibeniku 6,8, Hvaru 8,6, Visu 9,8, Dubrovniku 9,2 itd.) Na talijanskim rivijerama prosječne temperature u siječnju su: Venecija 2,5°C, Rimini 3,3°C, Ancona 5,5°C, Genova 7,3°C, Napulj 8,4°C. Francuski jug ima prosječne temperature u siječnju od 5 do 8°C. (Marseille 5,3, Nice 8,0, Cannes 8,1 itd.)[3] Važan je mikroklimatski pokazatelj razlika (amplituda)

[3] Podatak za Zadar: I. Petricioli, »Zadar« — Turistički vodič, Zadar 1962, str. 3.
Podaci za ostala mjesta: Problemi privrednog razvoja sjeverne i srednje Dalmacije, sv. III, Zagreb 1956, str. 163.

između srednje mjesečne temperature siječnja (najhladnijeg mjeseca) i srpnja (najtoplijeg mjeseca). Ova razlika iznosi u Zadru (u °C) 18,3, Šibeniku 18,8, Splitu 18,6, Hvaru 16,5, Visu 15,3, Veneciji 21,8. Cannesu 21,6 itd.[4]

Optimalnost mikroklimatskih karakteristika Zadra dopunit ćemo ovim podacima:

Srednja godišnja temperatura je 15,4°C.

U godini ima 120 vedrih dana, 90 oblačnih, 150 poluvedrih.

Oborina ima cca 750 mm godišnje.

Temperatura mora ljeti je cca 27°C.

Prosječne temperature u lipnju, srpnju, kolovozu i rujnu su ove: (u usporedbi s Napuljem).

	Zadar	Napulj
Lipanj	22,2° C	21,5° C
Srpanj	24,6° C	24,3° C
Kolovoz	23,8° C	24,4° C
Rujan	20,5° C	21,8° C

(Izvor: Za Zadar — »Zadar« — Turistički vodič, Zadar 1962, str. 3. Za Napulj — Privreda Dalmacije — Split, br. 4/1964, str. 36).

Vidimo da Zadar ima više prosječne temperature u lipnju i srpnju, a Napulj u kolovozu i rujnu. I u usporedbi s drugim renomiranim turističkim centrima Zadar ima povoljne mikroklimatske karakteristike (npr.: prosječne temperature u ožujku su u Zadru 12,7°C, a u Hvaru 11,1°C; prosječne temperature u svibnju su i u Zadru i u Hvaru 18,3°C itd.)[5].

Važna su osnovica za razvoj turizma grada Zadra specifičnosti njegova urbanističkog lika i njegovi kulturno-historijski spomenici. Predaleko bi nas odvelo kada bismo ovdje — makar letimično — pokušali prikazati zadarske spomenike, između kojih se ističe Katedrala, crkve sv. Donata, Marije, Krševana, Frane i Šimuna, zatim Forum i sl., pa stoga upućujemo na jedan od tri postojeća turistička vodiča o Zadru[6]. Značajnu turističku vrijednost odnosno privlačnost imaju muzeji i zbirke Zadra, te naučne i kulturne ustanove u gradu.

Dalji faktor koji pridonosi turističkoj vrijednosti Zadra jesu prirodne ljepote njegove okolice. Zadarska regija je primorsko-otočna regija i priroda je u tom dijelu Jadrana bila osobito darežljiva. To se prije svega

[4] Problemi privrednog razvoja sjeverne i srednje Dalmacije, cit. izdanje, str. 163.

[5] Podaci za Zadar: »Zadar« — Turistički vodič, Zadar 1962, str. 3. — Podaci za Hvar: Privreda Dalmacije — Split, br. 4/1964, str. 36.

[6] 1. Vodič po Zadru i njegovoj okolici, Zadar 1949.
2. Zadar — »Putnikov« vodič, Zagreb 1953.
3. Zadar — Turistički vodič, Zadar 1962.

ogleda u velikoj površini obale s potencijalnom kupališnom namjenom, u velikoj razvedenosti obale i sl. Što se tiče otoka treba istaći kako je zadarska otočna skupina najbogatija brojem otoka i otočića od svih jugoslavenskih otočkih skupina. Te otoke zadarske skupine možemo podjeliti ovako: 1) Pag, Vir, 2) Silba, Olib, Premuda, 3) Molat, Ist, Škarda, 4) Sestrunj, Tun Veli i Mali te Zverinac, 5) Ugljan, Rivanj, 6) Pašman, Vrgada, 7) Iž, Rava i 8) Dugi otok i Kornatsko otočje.

Naravno, u mnogobrojnim kanalima između pojedinih otoka ili otočkih podskupina nalaze se stotine minijaturnih, liliputanskih otočića i grebena. Uostalom, samo Kornatsko otočje — koje se rasulo južno od Dugog otoka i koje ima samo dva veća otoka: Kornat ili Opat i Žut — ima bezbroj otočića i grebena. Narod kaže »ima ih koliko u godini dana!«, a u literaturi Kornatsko je otočje okršteno kao »jugoslavenska Polinezija« ili se uspoređuje s Havajima[7]. Upravo mnogi od tih sitnih otočića veoma su dragocjeni s turističkog gledišta. To je npr. slučaj s pošumljenim otočićem Galovcem pred Prekom (mjesto na o. Ugljanu) i obližnjim, nešto većim, Ošljakom.

Suvremeni turisti su turisti mobilnog tipa. Stoga oni, i kada su stacionirani u jednom gradu relativno duže vrijeme, intenzivno vrše kraće izlete u okolicu. Zadarski otoci, posebno Kornati i Ugljan, i to Kornati zbog svoje originalne ljepote i Ugljan zbog svoje blizine Zadru, najčešći su izletnički ciljevi turista stacioniranih u Zadru. Ali i zadarsko kopneno zaleđe obiluje prirodnim raritetima. Turisti stacionirani u Zadru imaju prilike da za vrijeme svog boravka u ovom gradu posjete bilo pojedina mjesta u primorju bilo dio Velebita s Nacionalnim parkom »Paklenicom«.

Primorje, koje se dijeli na Sjeverno primorje, Ninsku krajinu i Zadarsko-biogradsko primorje, dragocjen je predio za iživljavanja turističkog karaktera. Pri tome, svaki od navedenih dijelova ima svoje specifične odlike. Tako, npr., Sjeverno primorje s Velebitskim kanalom, Masliničkim tjesnacom, Novigradskim morem i Karinskim morem pruža originalan i nadasve lijep pejsaž. Ninska krajina, pored ostalog, primjer je veoma potencirane razvedenosti obale. Gradić Nin, koji je centar Ninske krajine, ima prostranu pješčanu plažu i ljekovito blato. Za Zadarsko-biogradsko primorje, uz ostalo, karakteristično je da susrećemo više lijepih šumskih kompleksa koji predstavljaju vrijedne turističke elemente (Kožinski gaj, zatim Tustica — pojas makije od Sukošana do Krmčine).

Vrijedi dodati da je kako po zadarskim otocima tako i na kopnenom dijelu zadarske regije rasijano dosta spomenika, od kojih jedan dio ima turističku vrijednost.

[7] J. Despotović — Despi, Krstarenja oko Kornata. Turizam — Zagreb, br. 9/1962, str. 15—16.

U granicama zadarske regije nalazi se i periferni dio Velebita s Nacionalnim parkom »Paklenicom«. Od Zadra do Motela u Starigradu stiže se autobusom za oko 1 sat, a odatle do Planinarskog doma »Paklenice« (nadmorska visina 580 met.) stiže se šetnjom za otprilike 2 1/2 sata. Nacionalni park »Paklenica« ima površinu od 2.797 ha, a na nadmorskoj je visini od 100 do 1.700 met. »U tom području je nekoliko krasnih velikih spilja sa stalaktitima i stalagmitima. Manita peć jedna je od najvećih; ocjenjena je od stručnjaka speleologa kao jedna od najljepših jugoslavenskih spilja. U njoj su ogromni stilizirani stupovi, ogromne zavjese, kaskade; jedan stup predstavlja ogromne orgulje, drugi izgleda kao Laokonova grupa, treći je skup koji bi inspirirao i najveće kipare svijeta, četvrti je zbirka mitoloških ličnosti, izmjenjuju se sige u fantastičnim oblicima, a kada zaigra svijetlo acetilenske svjetiljke, čuda su još veća, nevjerovatnija«[8].

Da bismo zaokružili sliku izvanredno povoljnih prirodnih preduvjeta za razvoj turizma grada Zadra potrebno je dodati kako oko Zadra postoje dobre mogućnosti za unapređenje lovnog turizma i odlične mogućnosti za razvoj ribolovnog turizma.

Završavajući prikaz prirodnih preduvjeta za razvoj zadarskog turizma možemo i moramo zaključiti da su oni kao prvi dio kategorije »attrattive spontane«[9] izvrsni. Isto tako i drugi dio kategorije »attrattive spontane«, tj. kulturno-historijsko nasljeđe, također predstavlja zavidnu podlogu za unapređenje turizma, jer se u najvećem broju slučajeva radi o spomenicima kulture koji mogu zainteresirati ne samo relativno uzak krug stručnjaka nego široke mase turista koje posjete Zadar.

Najvažniji faktor za unapređenje turizma u Zadru leži u njegovu primorskom položaju. Zadar je turistički grad u prvom redu stoga što je — jadranski grad. »U vremenu općeg 'leta ka suncu' — kako se je izrazio poznati turistički stručnjak dr Krapf — neosporno je da je Jadransko more osnovna jugoslavenska turistička atrakcija...«[10] Ili, kako lijepo kaže Vinko Antić, »... Jadran je bio, danas je, a ostat će i u budućnosti čvrsta osnova za dalji razvitak i napredak cjelokupnog turizma Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije«[11]. Parafrazirajući ovu misao V. Antića možemo s pravom kazati kako je Jadran bio, danas je i ostat će u budućnosti čvrsta osnova za razvoj i unapređenje turizma i u Zadru.

8 M. Barbić, Nacionalni park »Paklenica«. Turizam — Zagreb, br. 6/1957, str. 18.

9 Pod terminom »attrattive spontane« podrazumijevamo — prema poznatom talijanskom teoretičaru turizma Mariottiju — prirodne uvjete i kulturno-historijske spomenike.

10 A. Dulčić, Osvrt na sedmogodišnji program razvoja turističke privrede, Privreda Dalmacije — Split, br. 1/1964, str. 9.

11 V. Antić, Udio Jadrana u turističkom prometu Jugoslavije, Pomorski zbornik, knjiga 1, Zadar 1963, str. 227.

II. Turističko-saobraćajni položaj Zadra i problemi u turističko-saobraćajnoj infrastrukturi

A) Cestovni saobraćaj u službi turizma

Cestovni je saobraćaj najvažniji za zamah turističkog prometa. Za unapređenje mototurizma dobre ceste i funkcionalna organizacija cestovnog saobraćaja su conditio sine qua non. Mototurizam je danas najmasovniji oblik međunarodnog turizma[12], što ubrzano dolazi do izražaja i u našoj zemlji.

Puštanjem u saobraćaj dionice Jadranske turističke ceste do Zadra 1959. god. u turizmu Zadra je također mototurizam postao najvažniji oblik turizma. Te godine (1959) turistički promet Zadra bitno je porastao (također je mnogo izmjenjena i *struktura* turističkog prometa). Dok je Zadar 1958. god. imao 180.512 domaćih turističkih noćenja i 28.533 inostrana, dotle je 1959. god. imao 200.754 domaća turistička noćenja i 76.960 inostranih[13].

Na primjeru dionice JTC do Zadra moglo se od 1959. god. dalje vidjeti prije svega kako saobraćajni putovi često određuju smjer turističkih kretanja. Isto tako na dionici Rijeka — Zadar mogla se još jednom verificirati stara istina da i sami saobraćajni putovi često čine turističku atrakciju (vidici na potezu Rijeka — Zadar, a naročito impozantan most preko Masleničkog tjesnaca, veoma su zanimljivi s turističkog aspekta).

Možemo podcrtati da je Jadranska magistrala glavna saobraćajnica kojom se Zadar povezuje s unutrašnjošću zemlje i sa srednjom Evropom. No Jadranska magistrala povezuje Zadar i s turističkim regijama naše zemlje u srednjoj Dalmaciji itd.

Dolazak brojnih tzv. »gostiju na točkovima« u Zadar (od 1959. god. dalje) poslužio je kao povod da se u Zadru — barem donekle — razviju odgovarajuće društveno-privredne organizacije (npr. Auto-moto servis) — ustvari davaoci posebnih usluga koje jedan grad, u ovom slučaju Zadar, treba da pruži mototuristima.

Za turizam Zadra važan je rad zadarskog saobraćajnog poduzeća »Autotransport«. To poduzeće u svom radu postiže mnoge uspjehe u putničkom saobraćaju (visok nivo saobraćajnih usluga, optimalan izbor putničkih pruga i sl.) i time pridonosi turističkoj komunikativnosti Zadra. Predmet poslovanja tog poduzeća nije samo međumjesni saobraćaj (Zadar-Beograd, Zadar-Zagreb, Zadar-Ljubljana, Zadar-Pula, Zadar-Rijeka, Zadar-Šibenik, Zadar-Split, Zadar-Dubrovnik itd.) nego i gradski i prigradski saobraćaj.

[12] »U skoro svim turističkim zemljama se najveći deo turističkog prometa obavlja drumskim motornim vozilima «. M. Mazi, n. d., str. 87.

[13] Detaljne podatke o dimenzijama turističkog prometa Zadra za razdoblje 1947—1963. dat ćemo kasnije (u 6. dijelu).

B) Pomorski saobraćaj i turizam

God. 1962. i 1963. putnički promet luke Zadar bio je (u hiljadama)[14]:

	1962.	1963.
ukupno	1.036	978
otputovali	513	471
prispjeli	523	507

Veliki broj putnika bili su turisti. Broj putnika u pomorskom prometu ima polaganu tendenciju pada, ali broj putnika u cestovnom prometu rapidno raste.

Međutim, brodske veze Zadra s drugim gradovima na istočnoj obali Jadrana ne zadovoljavaju. Iako se turizam Zadra u posljednjim godinama snažno razvio, ipak to nije ili nije bar u prvom redu zasluga pomorskog saobraćaja. Može se, naime, s pravom reći da je pomorski saobraćaj »usko grlo« u turizmu Zadra.

Naročito su insuficijentne brodske pruge koje povezuju Zadar s otocima zadarskog arhipelaga. Kako je Zadar tranzitni turistički centar i izletnička inicijativno-turistička baza za otoke zadarskog arhipelaga, uvođenje boljih, bržih i suvremenijih brodskih veza na relaciji Zadar — otoci zadarskog arhipelaga od neobične je važnosti za dalju turističku ekspanziju Zadra (mada se rješenje tog pitanja u prvom redu postavlja s aspekta otoka!). U posljednje vrijeme pledira se za takvo rješenje po kojemu bi se prije svega na zadarskim otocima (naročito na Ugljanu i Pašmanu, zatim na Dugom otoku) izgradile moderne ceste. To bi bio preduvjet za uvođenje trajekata, koji bi povezivali jednu tačku na kopnu (u ovom slučaju Zadar) i jednu ili dvije tačke na pojedinom otoku. Unutrašnji putničko-turistički promet po otoku vršio bi se cestovnim i motornim vozilima[15]. Zadatak se, dakle, sastoji u integraciji cestovnog i pomorskog saobraćaja[16].

Problem odnosa cestovnog i pomorskog saobraćaja postavlja se i na dužim relacijama. Da li će npr. na relaciji Zadar-Rijeka cestovni saobraćaj potisnuti u drugi plan brodske veze?

Kombinirani cestovno-pomorski saobraćaj na relaciji Zadar — otoci zadarskog arhipelaga sigurno bi imao mnogo prednosti (brzina i drugo). Međutim, zadarski otoci su atraktivni i veliki dio turista stacioniranih u Zadru želi ih vidjeti, možda i pobliže upoznati. Kako turizam, pored ostalog, u izvjesnoj mjeri, znači i »bijeg od civilizacije«, »povratak k prirodi« i sl., pitanje je da li se djevičanski ambijenti zadarskih otoka mogu u potpunosti doživjeti posredstvom kombiniranog saobraćaja.

[14] Statistički godišnjak SFRJ 1963, Beograd 1963, str. 611.

[15] Postoji studija: Z. Čibej (sa 7 stručnih suradnika) — »Saobraćajno povezivanje priobalnih otoka s kopnom — *Zadarsko okružje*«, Zagreb 1962.

[16] L. Kos, O novom saobraćajnom povezivanju naših otoka s kopnom, Pomorski zbornik, prva knjiga, Zagreb 1962.

Vjerovatno nećemo pogriješiti ako skrenemo pažnju na to da je za bolji razvoj turizma Zadra (i okolice) potrebno uvesti kombinirani saobraćaj (kopno—more—kopno), ali da je isto toliko potrebno ne samo zadržati nego i obnoviti putničko-turističku obalnu plovidbu, kako na relacijama Zadar—zadarski otoci tako i na relacijama Zadar—sjeverni Jadran i Zadar—južni Jadran.

Budući da je pitanje uvođenja i racionalnosti kombiniranog saobraćaja i s time u vezi mjesto putničko-turističke obalne plovidbe aktuelno za čitavo jugoslensko primorje, to je Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije 11. i 12. X 1963. god. u Crikvenici održalo simpozij o obalnom turizmu,[17] na kojemu je — u obranu putničke obalne plovidbe u službi turizma — pored ostalog rečeno:

»Svakako, dobra je i zamisao koja se već na mnogim mjestima ostvarila, da se pomoću trajektnog prijevoza omogućuje prijelaz automobila s obale na otoke. No pogrešno je ako se misli da se stoga što se otvorio neki novi put ima ukinuti promet na drugom putu koji gotovo cijelo stoljeće stoji na službi turizma i kojemu se ima prvenstveno zahvaliti da se turizam uz našu obalu uopće razvio, a to je obalna plovidba . . .« (V. Cerić).[18]

I dalje:

»Treba držati na umu da se turizam uz obalu mogao razviti i da se dalje razvija zahvaljujući pomorskoj plovidbi, i da je baš obalni turizam bit turističkog razvoja u zemlji . . .« (V. Antić).[19]

Za turizam Zadra važno je uvođenje ferry-boat-a između jugoslavenske i talijanske obale u ljetnoj turističkoj sezoni 1964. god. (Zadar—Ancona). Tako je stvorena mogućnost da se usmjeri dio motoriziranih turista iz Italije u Zadar i dalje u druge turističke regije naše zemlje.

C) Turistička važnost Zadarske pruge

Željeznica kao saobraćajno sredstvo masovnog i jeftinog prijevoza ima važnu primjenu u turizmu. Naročito se njome rado služe turisti slabije platežne snage, turisti bez vlastitih cestovnih motornih vozila i sl.

Zadarska pruga Knin—Zadar (u izgradnji) unijela je nove elemente u saobraćajno-turistički položaj Zadra sredinom 1963. god. i to indirektno. Naime, tada je Zadarska pruga bila puštena u promet do Benkovca. Iz Benkovca se turisti, koji su doputovali iz unutrašnjosti, brojnim i čestim autobusnim prugama prebacuju u Zadar. Dakako, željeznička veza Benkovac—Knin važna je i kod povratka turista iz Zadra u unutrašnjost. Željeznička veza Knin—Benkovac u prvom redu dolazi do izražaja u domaćem turi-

17 Vidjeti Prilog časopisa »Pomorstvo« — Rijeka, br. 9, 10, 11/1963. (»Simpozij o obalnom turizmu«, str. 1—16).

18 Isto, str. 3.

19 Isto, str. 5.

stičkom prometu. Međutim, u perspektivi Zadarska pruga bit će važna i u inostranom turističkom prometu (kod dolaska istočnoevropskih turista), a zadržat će i dalje važnu ulogu u domaćem turističkom prometu. Željeznička stanica Benkovac imala je 1963. 59 hiljada otputovalih putnika.

D) Pitanje turističkog zračnog saobraćaja

Da bi se privukli turisti iz Velike Britanije, Švedske, Holandije, Sjedinjenih Američkih Država i sl., dakle turisti jače platežne snage, trebalo bi da Zadar ima mogućnost obavljanja turističkog zračnog saobraćaja. Primjer novog aerodroma »Dubrovnik« u Ćilipima potvrđuje postavku da je veće poboljšanje strukture inostranog turističkog prometa u jednoj renomiranoj turističkoj regiji moguće jedino posredstvom turističkog zračnog saobraćaja.

Radi ilustracije evo podataka o broju aviona i broju putnika starog aerodroma u Grudi (kod Dubrovnika) i novog aerodroma »Dubrovnik« u Ćilipima:

Stari aerodrom u Grudi

Godina	Broj aviona	Broj putnika
1959.	643	23.391
1960.	682	25.724
1961.	787	28.492

Novi aerodrom »Dubrovnik« u Ćilipima

Godina	Broj aviona	Broj putnika
1962.	1.275	64.748
1963.	2.210	128.536

(Izvor: Privreda Dalmacije — Split, br. 1/1964, str. 25).

Poboljšanje strukture inostranog turističkog prometa u Dubrovniku i okolici ogleda se u niže navedenoj tabeli:

Učešće pojedinih zemalja u ukupnom inostranom turističkom prometu na području općine Dubrovnik:

Država	Struktura (u %)		Indeks
	1962.	1963.	
Velika Britanija	9,70	13,99	226
Švedska	2,40	3,46	226
Holandija	2,78	5,98	336
Ukupno:	14,88	23,43	262

(Izvor: Privreda Dalmacije — Split, br. 1/1964, str. 25).

Nedostatak turističkog zračnog saobraćaja u Zadru je dakle velika prepreka poboljšanju strukture inostranog turističkog prometa Zadra.

*

Između saobraćaja i pomorstva s jedne strane i turizma s druge strane postoje živi recipročni odnosi. Saobraćaj je jedna od najvažnijih ekonomsko-tehničkih komponenata za razvoj turizma. Saobraćajni položaj Zadra — uopće, a njegov turističko-saobraćajni položaj posebno, ne zadovoljava, mada se iz godine u godinu stanje popravlja. Puštanjem u saobraćaj dionice Jadranske turističke ceste do Zadra 1959. god. bitno je valorizirana turistička komunikativnost Zadra i zadarske regije.

Unatoč tome možemo zaključiti kako je saobraćajna infrastruktura u Zadru i na području sjeverne Dalmacije insuficijentna. Prema tome, saobraćajni uvjeti za razvoj turizma Zadra su u cijelosti osrednji.

III. Ugostiteljstvo i drugi oblici turističkog smještaja — posrednička služba u turizmu

Zadarska ugostiteljska privreda je do kraja 1962. god. bila sastavljena od ovećeg broja ugostiteljskih poduzeća i radnji. Krajem 1962. god. izvršena je, međutim, integracija u ugostiteljstvu Zadra, pa su stvorena 3 veća poduzeća. Od ugostiteljskih objekata na području grada-poluotoka stvoreno je novo ugostiteljsko poduzeće »Jedinstvo«. Postojećem poduzeću »Borik« — Zadar pripojeni su, dotad samostalni, objekti na Puntamici. Treće turističko-ugostiteljsko poduzeće je bio »Putnik« — Zadar; to je poduzeće nastalo izdvajanjem poslovne jedinice »Putnik« u Zadru od matičnog poduzeća za saobraćaj putnika i turista »Putnik« u Zagrebu 25 XII 1961. god. Pri integraciji krajem 1962. god. »Putnik« Zadar primio je u svoj sastav hotele u Novigradu i Božavi, a otprije je imao u svom sastavu više pogona izvan Zadra (npr. turističko naselje Pakoštane).

Evo nekoliko napomena o pojedinim turističko-ugostiteljskim privrednim organizacijama Zadra:

UP »Jedinstvo« ima u svom sastavu: hotel »Zagreb«, hotel »Beograd«, »Riblji restaurant« i veći broj srednjih i sitnih ugostiteljskih radnji.

To poduzeće ima, dakle, objekte sezonskog i vansezonskog karaktera.

UP »Borik« obuhvaća sve turističko-ugostiteljske i prateće objekte na području poluotoka Puntamika. »Sama lokacija Borika je nedvojbeno jedna od najboljih i najtraženijih zona boravišnog turizma na našoj obali«. (Dr Srđan Marković).[20] Turistički objekti na Boriku nalaze se usred kvalitetne borove šume, a duga pješčana plaža upotpunjuje vrijednost tog mikrolokaliteta.

[20] Dr S. Marković, Zaključci o izgradnji objekata na području NOK Zadar, rukopis od 4 strane, str. 2.

Borik se afirmirao tek poslije oslobođenja.

Međutim, još 1910. god. je jedan strani konzorcij austrijskim vlastima bio podnio molbu za odobrenje izgradnje velikog i modernog hotela na području Borika, s time da bi taj hotel bio predviđen samo za inostrane turiste. Iako se »Pokrajinski savez za promicanje saobraćaja stranaca u Kraljevini Dalmaciji«, koji je imao sjedište u Zadru, založio za tu molbu, ipak je ona od austrijskih vlasti bila odbijena.

Za vrijeme talijanske vladavine nad Zadrom nije bilo uvjeta da se Borik razvije kao turistički rajon. Tek poslije oslobođenja, tačnije rečeno posljednjih 5—6 godina, na Boriku se mnogo učinilo. Izgrađeni su novi hoteli, redimenzionirana je komunalna infrastruktura, izgrađen je autokamp, prošireno je kupalište.

Turističko poduzeće »Putnik« započelo je svoj život kao turistička agencija, kojoj je glavni predmet poslovanja bila posrednička služba u turizmu. Međutim, postepeno su u sastav poduzeća ulazili turističko-ugostiteljski objekti. Tako je »Putnik« 1962. i najveći dio 1963. bio zapravo kombinirano turističko-ugostiteljsko poduzeće. Pored vršenja poslova iz djelokruga rada *turističke agencije*, to se poduzeće bavilo i *ugostiteljskom djelatnošću*.

Na jesen 1963. god. vidjelo se da su turističko-ugostiteljske funkcije tog poduzeća nedvojbeno iskočile u prvi plan u poslovanju. U vezi s time je »Putnik« — turističko poduzeće u Zadru izmijenilo firmu tako da novo ime glasi: »Turist-hotel« — ugostiteljsko poduzeće u Zadru. (Narodne novine — Zagreb, br. 44/1963, od 17. listopada 1963. god.)

Sada UP »Turist-hotel« ima u svom krilu ove pogone:

— Poslovnicu u Zadru,
— Turističko naselje »Crvenu luku« blizu Pakoštana,
— Turističko naselje »Klub Mediteran« kod Pakoštana,
— Motel i Auto-camp u Starigradu,
— Hotel u Posedarju,
— Pansion u Vinjercu,
— Hotel u Novigradu i
— ugostiteljske objekte u Božavi na Dugom otoku.

Najprivlačniji i najrenomiraniji objekti su »Crvena luka« i turističko naselje Pakoštane, koji se nalaze u bliskom susjedstvu.

»Turist-hotel« je već od 1953. god. (kao »Putnik«) započeo s organizacijom kružnih putovanja na motornim jedrenjacima.

Vidimo da je djelatnost »Turist-hotela« vrlo opsežna i da je dislocirana, manjim dijelom u samom Zadru, a najvećim dijelom izvan Zadra.

Za turizam Zadra najvažniji je rad Poslovnice »Turist-hotela« u Zadru, u čiji dijelokrug poslovanja ulazi npr. vodička služba, mjenjački poslovi, služba posredovanja za pasoše i vize, prodaja voznih isprava domaćih i stranih prevoznika, prodaja predmeta za uspomenu (proizvodi kućne

radinosti i zanatstva), prodaja predmeta za dnevnu upotrebu turista (turističke informativne publikacije i sl.), tehnička organizacija kongresa, raznih skupova, proslava, sportskih priredaba i sl., vršenje turističke i ugostiteljske propagande, organizacija izleta iz Zadra u bližu i dalju okolicu i drugo.

Od 3 zadarska ugostiteljska poduzeća 2 (»Jedinstvo« i »Borik«) raspolažu s većim brojem ležajeva u samom gradu. (Ležajevi koje ima »Turisthotel« su izvan Zadra.) U 1964. god. kapaciteti »Jedinstva« i »Borika« u Zadru — izraženi brojem ležaja — bili su[21]:

Hotel »Beograd« (UP »Jedinstvo)	138
Hotel »Zagreb« (UP »Jedinstvo«)	204
Hotel »Borik« (UP »Borik«)	152
Hotel »Borik« II (UP »Borik«)	200
Hotel »Zadar« (UP »Borik«)	132
Hotel »Donat« (UP »Borik«)	89

Ovi kapaciteti turističkog ugostiteljstva u Zadru su nedovoljni. Međutim, postoje i važni su i drugi oblici turističkog smještaja: campovi i posebno auto-campovi, odmarališta, ljetovališta, kućna radinost i sl.

Auto-camp na Boriku može primiti odjednom do 1.000 cestovnih motornih vozila.

U Zadru postoji veći broj odmarališta i ljetovališta (1961.god. bilo ih je 12, 1962. — 13, 1963. — 14).

Kućna radinost kao komplementarni oblik turističkog smještaja u Zadru svake godine se sve više razvija. Ona čini važan elemenat u kompleksu turističke ponude ovoga grada.

Kapaciteti u kućnoj radinosti Zadra u razdoblju 1960—1963. kretali su se ovako:

Godina	Broj domaćinstava	Broj soba po kategorijama					Ukupno ležaja
		I	II	III	IV	Ukupno	
1960.	270	104	135	63	12	314	644
1961.	306	110	160	35	11	316	642
1962.	242	121	130	44	8	303	612
1963.	303	188	156	28	1	373	730

(Izvor: Izvještaj Upravnog odbora Turističkog društva »Liburnija« — Zadar, veljača 1964, str. 20).

Posredničku službu u turizmu vrše još:
Turističko društvo »Liburnija« i
Turistički biro »Zadar«.

[21] Turistički savez općine Zadar: Cjenik za turističke i hotelske usluge, Zadar 1964, str. 2.

Turističko društvo »Liburnija« je društvena organizacija, koja — pored ostalog — organizira i unapređuje informativnu službu turističkog karaktera i sl. (Glavni zadaci »Liburnije« leže međutim u razvijanju tzv. »turističke kulture«, te sprovođenju društveno-propagandnog i društveno-koordinirajućeg rada u turizmu i turističkoj politici Zadra. Te i ostale zadatke TD »Liburnija« vrši s velikim uspjehom).

Turistički biro »Zadar« osnovan je 1964. god. On je privredna organizacija. Glavni zadaci su mu ovi:

— posrednička služba u prodaji ležajeva u kućnoj radinosti,
— unapređenje nautičkog turizma i turističko-sportskog ribolova,
— turistička propaganda (na bazi privrednog računa),
— i drugi poslovi iz djelokruga turističke privrede i pratećih djelatnosti.

IV. Ostale privredne i neprivredne djelatnosti kao faktori razvoja turizma

Turizam stimulativno utječe na mnoge privredne grane, ali je potrebno da neke privredne djelatnosti postoje i dostignu odgovarajuću razinu da bi se turizam mogao razviti. U II i III dijelu ovog rada osvrnuli smo se na saobraćaj, ugostiteljstvo i posredničku djelatnost u službi turizma. Te su djelatnosti bitni privredni faktori za razvoj turizma. Međutim, pored njih i prilike u mnogim drugim privrednim granama su također faktori za razvoj turizma. Tako npr.:

— stanje trgovine,
— stupanj adaptabilnosti poljoprivrede zahtjevima lokalnog turističkog tržišta,
— stupanj adaptabilnosti industrije široke potrošnje zahtjevima lokalnog turističkog tržišta,
— elektroprivreda i komunalna privreda.

Stupanj razvoja svih ovih (i drugih) privrednih djelatnosti u Zadru je osrednji, mada iz godine u godinu postoji izrazito naglašena tendencija poboljšanja. Posebno se svake godine odgovarajuće privredne djelatnosti u Zadru (trgovina, industrija široke potrošnje, elektroprivreda i komunalna privreda) i izvan Zadra, u zadarskoj okolici (poljoprivreda), sve više i dugoročno orjentiraju na zadovoljavanje zahtjeva lokalnog turističkog tržišta.

Turizam jednoga grada — u ovom slučaju Zadra — mnogo zavisi i o stupnju razvoja brojnih neprivrednih djelatnosti. Tu se u prvom redu misli na:

organizaciju informativno-propagandne i receptivne službe, zatim organizaciju kulturno-zabavnog života itd.

Za sve neprivredne djelatnosti u vezi s turizmom u Zadru može se kazati dvoje:

prvo, da je za dosadašnji razvoj zadarskog turizma bilo potrebno najprije i u prvom redu rješavati najosnovnije probleme, tj. smještaj, prehranu i saobraćaj, pa stoga nije ostajalo mnogo sredstava za razvijanje pratećih neprivrednih djelatnosti, i drugo, da su se prateće neprivredne djelatnosti razvijale doduše sigurno ali polagano. Ipak su neke kulturne priredbe postale tradicionalne i zapažene. To su npr.:

bijenalna izložba slika »Plavi salon«;

godišnja izložba umjetničke fotografije s temom »Čovjek i more«;

»Večeri u Donatu« (komorni koncerti u turističkoj sezoni).

Ostvareni su i uspjesi u valorizaciji kulturno-historijskih znamenitosti.

Mogli bismo zaključiti da razvoj turizma i turističke privrede stimulira razvoj pratećih turističkih djelatnosti, kako privrednih tako neprivrednih. S druge strane, unapređenje pratećih turističkih djelatnosti (trgovine, komunalne privrede, informativno-propagandne i receptivne službe, kulturnog-zabavnog života) služi kao baza za povećanje turističkog prometa[22].

V. Turističko-historijske tradicije Zadra

Zadrani su vrlo rano uočili pozitivne i multiplikativne ekonomske i društvene funkcije turizma, pa je krajem 19. stoljeća u Zadru bilo osnovano Planinarsko i turističko društvo »Liburnija« (zapravo jedna vrsta turističkog saveza). To je društvo 1907. god. imalo 162 člana, 1908 — 247, 1909 — 276, 1910 — 283, 1911 — 243, 1912 — 278, 1913 — 306 i 1914 — 320. Zadatak mu je, uz ostalo, bio: »Pronaći i istraživati ljepote Kraljevine Dalmacije, činiti iste pristupne osobito strancima za turističke svrhe, te tim promicati saobraćaj stranaca, nadalje istraživati i opisivati špilje, jezera, gore i predhistorične predmete, koji s istim stoje u savezu itd.«

[22] Kulturne priredbe jednim dijelom u pravilu treba da budu originalne i obojene lokalnim koloritom. U vezi s time treba s jedne strane u Zadru organizirati priredbe folklornih ansambla, jer su inostrani turisti naročito zainteresirani za to. Povrh toga, a imajući u vidu atraktivnost sinjske alke i korčulanske moreške, možda bi bilo vrijedno obnoviti u turističke svrhe igranje zadarske alke i zadarske moreške.

Alka se u Zadru igrala u dugačkom vremenskom rasponu od sredine XIV stoljeća do 1820. god. Vidjeti: Jadranski, Zadar i okolica, Split 1933, str. 30. i Enciklopedija Jugoslavije, svezak 1, str. 68. Alku u Zadru u razdoblju 1409—1818. prikazao je detaljno G. Sabalich: La giostra a Zara 1409—1818, Rim 1928.

Moreška je u Zadru također dugo održavana. Postoje dokazi o morešci u Zadru u 1807. i 1846. godini. Vijesti iz 1807. god. objavljene su u zadarskom »Kraljskom Dalmatinu« i za njih jedan autor kaže: »to je ujedno prvi do sada pronađeni štampani podatak o moreškama u našim krajevima« (M. Gjivoje u Historijskom zborniku — Zagreb, god. IV/1951, br. 1—4, str. 154). O morešci u Zadru 1846. god. postoji posebna brošura »*La moresca*«, Zadar 1846. (Citirano prema katalogu biblioteke Historijskog arhiva u Zadru).

U toku svog života i rada do prvog svjetskog rata »Liburnija« je razvijala izletnički turizam, osnovala tzv. »turističke stanice« (tj. turističko-planinarske domove), vodila turističku propagandu i sl. Dok se »Liburnija« angažirala više u društveno-odgojnom turističkom smjeru, dotle se jedna druga društvena turistička organizacija, kojoj je sjedište također bilo u Zadru (bio je to »Pokrajinski savez za promicanje saobraćaja stranaca u Kraljevini Dalmaciji«, osnovan 1909. god.) angažirao više u turističko-komercijalnom smjeru.

Po dru Vjekoslavu Maštroviću »ovi su savezi početak tradicije naše turističke djelatnosti, koja je produžena u razdoblju između dva rata, ali bez Zadra, da se poslije Drugog svjetskog rata, sa oslobođenim Zadrom, u novim socijalističkim uslovima, nastalim pobjedom Narodne revolucije, snažno razvije, te usprkos poslijeratnih teškoća postigne vrijedne uspjehe«[23]. (Detaljno o prvim turističkim organizacijama u Zadru i ujedno u Dalmaciji vidjeti knjigu dra V. Maštrovića »Prvi turistički savezi u Dalmaciji g. 1899. i 1909.« Zadar 1960).

Austrijska vlast nije pokazivala razumijevanje za razvoj zadarskog turizma, pa je tako turistički promet do prvog svjetskog rata bio malen. U literaturi se navodi da je 1913. god. broj noćenja u Zadru bio 17.991[24].

Između dva rata, koristeći blagu klimu i ostale privlačnosti a u političko-propagandističke svrhe, Talijani su grad pokušali razvijati kao manji turistički centar (»politički turizam«). Priređivali su se razni izleti iz Italije, organizirala su se ljetovališta za djecu i sl. Računa se da je turistički promet Zadra godišnje iznosio 50.000 — 60.000 noćenja.

VI. Razvojni put zadarskog turizma u razdoblju 1945—1964.

Kretanje turizma i turističke privrede u Zadru od oslobođenja pa dalje rezultat je kako *ekstraregionalnih faktora* tako *intraregionalnih faktora.* U pogledu ekstraregionalnih faktora treba istaći kako je prijelaz na mirnodopski život poslije II svjetskog rata značio ujedno i početak nove ere svjetskog turizma, u kojoj su masovnost i mobilnost bile glavne karakteristike. Iz zemalja evropskog i svjetskog inicijativnog turizma turističke mase za vrijeme turističke sezone preplavljuju evropske receptivno-turističke zemlje, uglavnom Mediteran. Pojedine zemlje, među njima i Jugoslavija, ušle su u »modu« zahvaljujući svojim prirodnim, kulturno-historijskim i društveno-političkim te drugim oznakama. S druge strane revolucionarne promjene u ekonomskoj strukturi u Jugoslaviji

[23] V. Maštrović, Prvi turistički savezi u Dalmaciji g. 1899. i 1909, Zadar 1960, str. 40.
[24] J. Štahan, Turizam i ugostiteljstvo na području sjeverne Dalmacije, Anali Jadranskog instituta JAZU, sv. 2, str. 289.

i novi socijalistički odnosi omogućili su povoljne sociološke uvjete za razvoj domaćeg turizma. Kao rezultat tih (i drugih) pojava i tendencija razvoja rapidno je rastao domaći i inostrani turistički promet u Jugoslaviji općenito, a u jadranskom primorju posebno.

Kako su se i intraregionalni uvjeti za turizam Zadra mada polagano ipak sigurno popravljali, to je razumljivo kako je i u Zadru zaista impozantno porastao turistički promet. Ukupni broj domaćih i inostranih turista i noćenja u razdoblju od oslobođenja pa dalje kretao se ovako:

Turistički promet Zadra po godinama[24a]

Godina	Turista Noćenja		Turista Noćenja		Turista Noćenja	
	Domaći		inozemni		Ukupno	
1945—1946.	—	—	—	—	—	—
1947.					14.400	60.420
1948.					18.928	75.713
1949.					18.940	75.722
1950.					10.545	42.181
1951.					11.910	47.641
1952.					8.259	33.039
1953.	16.228	43.573	1.924	10.585	18.152	54.158
1954.	25.338	83.983	3.451	6.378	28.789	90.361
1955.	26.787	74.146	8.628	29.835	35.415	103.981
1956.	20.928	82.572	7.088	26.214	28.016	108.786
1957.	28.140	144.912	7.936	25.429	36.076	170.341
1958.	25.420	180.512	9.097	28.533	34.517	209.045
1959.	34.276	200.754	25.055	76.960	59.331	277.714
1960.	31.984	121.436	29.053	84.375	61.037	205.811
1961.	32.149	143.353	33.453	111.798	65.602	255.151
1962.	27.899	114.352	34.173	121.656	62.072	236.008
1963.	27.768	149.572	37.736	131.406	65.504	280.978
1964.	32.911	152.034	51.744	209.167	84.655	361.201

[24a] Izvori: Za razdoblje 1953—1962. podaci iz Izvještaja Upravnog odbora Turističkog društva »Liburnija« — Zadar, veljača 1964, str. 36. Podaci za 1963. god. iz Statističkog kalendara Jugoslavije, Beograd 1964, str. 79.

Za razdoblje 1947—1952. broj turističkih noćenja (ukupnih) iz knjige »Zadar 1944—1954«, Zadar 1954, str. 131. Tu se također nalazi i broj turista (ukupnih) za 1947. god. Broj turista (ukupnih) za godine 1948—1952. procijenjen je pod pretpostavkom da je prosječni boravak turista (ukupnih) u godinama 1948—1952. bio otprilike isti kao i u 1947. god. Za godine 1947—1952. nema posebnih podataka o domaćim i inostranim turistima i turističkim noćenjima, ali je poznato da je broj inostranih turista i inostranih noćenja u tom razdoblju u Zadru bio simboličan.

Treba primijetiti da za neke godine postoje trostruki, odnosno dvostruki podaci o turizmu Zadra, koji međusobno nisu u suglasnosti. Tako se npr., za 1953. god. u spomenknjizi »Zadar 1944—1954.«, cit. izdanje, str. 131, navodi za Zadar 45.058 noćenja; u Pro-

»Zlatno doba« zadarskog turizma — kao što se vidi iz tabele — započinje s 1959. godinom. U razdoblju 1959—1964. bitno je porastao inostrani turistički promet. U pogledu domaćeg prometa Zadra, tu je u razdoblju 1959—1964. registriran veliki nazadak, mada se stanje 1963—1964. u znatnoj mjeri popravilo u odnosu na 1960. i 1962.

Kako je učešće turističkog prometa grada Zadra u ukupnom turističkom prometu općine Zadar vrlo visoko to će biti dobro ako odmah akcentuiramo da su karakteristike kretanja prometa donekle drugačije ako se radi o gradu Zadru ili pak o čitavoj zadarskoj općini. Naime, stopa rasta inostranog prometa čitave zadarske općine također je vrlo visoka. No velika razlika je kod domaćeg prometa. Grad Zadar registrira veliko nazadovanje u razdoblju 1959—1963. (kako je prikazano u tabeli), dok općina Zadar 1963. god. ima gotovo isti broj domaćih i turističkih noćenja kao i 1959. god. (mada je u međuvremenu 1960, 1961. i 1962. god. broj domaćih turističkih noćenja bio dosta opao). Evo pokazatelja o turističkom prometu općine Zadar, izražen brojem noćenja:

Godina	Domaćih turističkih noćenja	Inozemnih turističkih noćenja	Ukupno turističkih noćenja
1959.	311.942	117.565	429.507
1960.	269.801	113.240	383.041
1961.	291.051	180.292	471.343
1962.	263.410	202.358	465.768
1963.	311.611	302.812	614.423

(Izvor: dokumentacija Odjela za privredu Općinske skupštine Zadar).

Da bismo — barem donekle — zaokružili saznanje o stupnju razvijenosti odnosno strukturi turističkog prometa Zadra treba se još osvrnuti na dva pitanja.

Jedno je pitanje sezonskog karaktera turizma, a drugo je pitanje učešća turista iz pojedinih zemalja u ukupnom broju noćenja inostranih turista.

U Zadru postoji samo jedna turistička sezona godišnje — ljetna, kao što se vidi iz ovh podataka:

blemima privrednog razvoja sjeverne i srednje Dalmacije, sv. III, Zagreb 1956, str. 170, navodi se za Zadar 66.717 noćenja, a u Izvještaju Upravnog odbora TD »Liburnija« — Zadar, cit. izdanje, str. 36, navodi se za Zadar 54.158 noćenja. — Za 1954. god. imamo u Problemima . . ., str. 172. (sv. III) za Zadar 86.288 noćenja, a u Izvještaju Upravnog odbora TD »Liburnija«, cit. izdanje, cit. strana, 90.361 noćenje. — Isto tako ne slažu se podaci za 1963. god. u Izvještaju TD »Liburnija« — Zadar, s jedne, te u Statističkom kalendaru Jugoslavije 1964, s druge strane, mada je ovo posljednje neslaganje razumljivo jer se u jednom od ovih dvaju izvora radi o procjeni. Podaci za 1964. preuzeti su iz Izvještaja Turističkog saveza općine Zadar 1963—1964, Zadar 1965, str. 72, 73, 74.

Turistička noćenja u Zadru 1963. po mjesecima (u postotcima):

VII i VIII mjesec	VI i IX mjesec	V i X mjesec	ostali mjeseci
73,8	18,0	3,7	4,5

(Izvor: Program privrednog razvoja Dalmacije 1964—1970. — Turizam i ugostiteljstvo, Split 1964, str. 103).

Međutim, Zadar i uopće čitava jugoslavenska obala Jadrana imaju vrlo dobre uvjete i za zimski turizam. »Već pred prvi svjetski rat Opatija je slovila kao zimovalište . . .«[25] Danas Hvar s mnogo uspjeha organizira zimski turizam. I Zadar bi mogao i trebalo da ima — pored ljetne — i z i m s k u turističku sezonu. »Uže područje grada Zadra u Boriku ima odličan teren za veće hotelsko naselje bolje kategorije. Nekoliko zgrada opremljenih i grijanjem moglo bi djelovati na produženi dolazak gostiju i izvan glavne sezone«[26]. Zadar (Borik) bi mogao postati — pored ostalog — i renomirano klimatsko lječilište zimskog karaktera.

U pogledu pitanja učešća turista iz pojedinih zemalja u ukupnom broju noćenja i n o s t r a n i h turista u Zadru treba istaći ovo:

U Zadru, kao i u čitavoj zemlji, u masi inostranih turističkih noćenja najbrojniji su Austijanci i Nijemci. Poznato je da je u Jugoslaviji 1962. god. u ukupnom broju noćenja inostranih turista na Austrijance otpadalo 31,5 posto, na Nijemce 29,0 posto, a na Talijane i Francuze. kao treće i četvrtoplasirane svega 7,3 posto (Talijani), odnosno 7,2 posto (Francuzi)[27]. »Zavisnost inostranog turizma svake zemlje od učešća turista jedne ili dve nacionalnosti je skoro postalo pravilo«.[28] U Zadru je — kako je naprijed prikazano — 1963. god. inostranih noćenja bilo:

1961.	111.798
1962.	121.656
1963.	131.406

God. 1961 bilo je u ovom gradu turističkih noćenja:		%
Austrijanaca	42.805	38,5
Zapad. Nijemaca	22.776	20,5
Talijana	11.312	10,2
Francuza	10.605	9,5
itd.		

[25] Simpozij o obalnom turizmu, Prilog časopisa »Pomorstvo« — Rijeka, br. 9, 10, 11/1963, str. 5.

[26] Program privrednog razvoja Dalmacije 1964—1970. Split 1964, str. 104.

[27] M. Mazi, n. d., str. 86.

[28] Isto, str. 85.

God. 1962. stanje je bilo ovako:		%
Austrijanaca	44.702	36,7
Zapad. Nijemaca	30.585	25,2
Francuza	11.870	9,8
Talijana	10.125	8,3
itd.		

God. 1963. stanje je pak bilo ovako:		%
Zapad. Nijemaca	61.467	46,8
Austrijanaca	41.699	31,7
Talijana	17.237	13,1
Francuza	16.181	12,3
itd.		

(Izvor: Izvještaj UO TD »Liburnija« — Zadar, veljača 1964, str. 35).

Vidimo da su 1963. god. u Zadru Austrijanci izgubili primat u korist Zapadnih Nijemaca, da su Talijani 1961. i 1963. god. na 3. mjestu a 1962. god. na 4. mjestu itd. Međutim, bitno je da Austrijanci i Zapadni Nijemci konstantno daju otprilike oko 2/3 noćenja u inostranom turizmu Zadra. Struktura inostranog turizma Zadra mogla bi se korjenito poboljšati uvođenjem turističkog zračnog saobraćaja, jer bi tada Zadar privukao mnoge turiste iz Velike Britanije, Švedske, Holandije, Sjedinjenih Američkh Država itd., dakle turiste jače platežne snage. Uvođenjem turističkog zračnog saobraćaja dalja ekspanzija austrijskih i zapadnonjemačkih turista bi se i dalje normalno nastavila. Ali bi se relativno mnogo jače povećavao broj turista iz Velike Britanije, Švedske, Holandije, Sjedinjenih Američkih Država. (Vidjeti II dio ovog rada, tačka D — Pitanje turističkog zračnog saobraćaja).

VII. Ekonomska analiza turističkog prometa

Pored broja turista i broja turističkih noćenja potrebno je upotrebljavati i druge pokazatelje da bismo mogli steći vjerniju sliku turističkog razvoja neke regije, odnosno grada.

Turistička gustoća i turistička intenzivnost preciznije ukazuju na stupanj razvijenosti nekog turističkog predjela. Dobijemo ih na taj način da stavimo u odnos jednom broj noćenja i površinu turističkog mjesta (ili regije) u km², a drugi puta uspoređujući broj noćenja s brojem domaćeg stanovništva u mjestu (ili regiji). Ovi pokazatelji su naročito dragocjeni ako ih upotrebljavamo komparativno, tj. za više mjesta odjednom. Također je vrlo korisno konfrontirati redoslijed zahvaćenih mjesta, do kojeg smo došli primjenom »klasičnih pokazatelja« (glavni im je reprezentant broj noćenja) i redoslijed do kojeg smo došli primjenom turističke gustoće i turističke intenzivnosti.

Usporedit ćemo stoga turistički promet Zadra s turističkim prometom Dubrovnika, Pule, Rijeke, Splita i Šibenika u svijetlu turističke gustoće i turističke intenzivnosti.

Po broju ukupnih noćenja, te posebno po broju inostranih noćenja i posebno po broju domaćih noćenja, Zadar je u usporedbi sa spomenutih 5 gradova plasiran kako slijedi:

Ukupni turistički promet 1963. god. izražen brojem noćenja bio je:

1. Dubrovnik	571.843
2. Zadar	280.978
3. Rijeka	276.459
4. Split	263.278
5. Pula	241.633
6. Šibenik	99.089

Inostrani turistički promet 1963. god. u noćenjima bio je:

1. Dubrovnik	341.822
2. Pula	147.879
3. Zadar	131.406
4. Rijeka	129.461
5. Split	111.467
6. Šibenik	22.261

Domaći turistički promet 1963. god. u noćenjima bio je:

1. Dubrovnik	230.021
2. Split	151.811
3. Zadar	149.572
4. Rijeka	146.998
5. Pula	93.754
6. Šibenik	76.828

(Izvor: Statistički kalendar Jugoslavije 1964, Beograd 1964, str. 78-79).

Ako međutim od ovog izoliranog promatranja broja turističkih noćenja pređemo na pitanje njihova odnosa prema broju stanovnika pojedinih gradova, s jedne, i prema površini gradova, s druge strane, moći ćemo steći vjerniju sliku razvijenosti turističkog prometa u njima. Radi se dakle o sintetičkim pokazateljma, koji su okršteni kao »turistička intenzivnost« i turistička gustoća«.

$$\text{Turistička intenzivnost} = \frac{\text{broj turističkih noćenja}}{\text{broj stanovnika turističkog područja}}$$

$$\text{Turistička gustoća} = \frac{\text{broj turističkih noćenja}}{\text{km}^2 \text{ površine turističkog područja}}$$

Kvantificirat ćemo turistički promet spomenutih gradova SR Hrvatske 1963. god. kroz oba ova pokazatelja. Evo najprije podataka o broju stanovnika i o površini Zadra, i ostalih 5 gradova:

	Broj stanovnika 1963. (u hiljadama)	Površina (u km²)
Dubrovnik	24	29
Pula	40	23
Rijeka	108	37
Split	106	36
Šibenik	27	13
Zadar	28	8

(Izvori: — za podatke o broju stanovnika: Statistički kalendar Jugoslavije 1964, Beograd 1964, str. 134 — za podatke o površini: Statistički godišnjak FNRJ 1962, Beograd 1962, str. 620).

Dijeleći najprije broj turističkih noćenja s brojem stanovnika pojedinih gradova a potom i s njihovom površinom dolazimo do odgovarajućih rezultata. Ako zatim poredamo sve gradove prema predloženim pokazateljima, tako da nam vrh liste čine gradovi s najvećim brojem turističkih noćenja bilo na 1 stanovnika bilo na 1 km², imamo ovaj redoslijed:

Turistička intenzivnost na bazi DOMAĆIH noćenja

1. Dubrovnik	9.584
2. Zadar	5.341
3. Šibenik (!)	2.845
4. Pula	2.343
5. Split	1.432
6. Rijeka	1.361

Turistička intenzivnost na bazi INOSTRANIH noćenja

1. Dubrovnik	14.242
2. Zadar	4.693
3. Pula	3.696
4. Rijeka	1.198
5. Split	1.051
6. Šibenik	824

Turistička intenzivnost na bazi UKUPNIH noćenja

1. Dubrovnik	23.826
2. Zadar	10.034
3. Pula	6.039
4. Šibenik	3.669
5. Rijeka	2.559
6. Split	2.483

Turistička gustoća na bazi DOMAĆIH noćenja

1. Zadar	18.696
2. Dubrovnik	7.931
3. Šibenik (!)	5.909
4. Split	4.216
5. Pula	4.076
6. Rijeka	3.972

Turistička gustoća na bazi INOSTRANIH noćenja

1. Zadar	16.425
2. Dubrovnik	11.786
3. Pula	6.429
4. Rijeka	3.498
5. Split	3.096
6. Šibenik	1.712

Turistička gustoća na bazi UKUPNIH noćenja

1. Zadar	35.121
2. Dubrovnik	19.717
3. Pula	10.505
4. Šibenik	7.621
5. Rijeka	7.430
6. Split	7.312

Iznijeti redoslijed spomenutih gradova SR Hrvatske na bazi turističke intenzivnosti i turističke gustoće suptilnije odražava stupanj razvijenosti i »težine« turizma i turističkog prometa svakog od tih gradova u odnosu na druge nego što to čini redoslijed izveden samo na temelju apsolutnog broja turističkih noćenja. (Vidjeti tabelu »Redoslijed gradova na bazi: 1) Apsolutnog broja noćenja, 2) Turističke intenzivnosti i 3) Turističke gustoće«.)

U svijetlu turističke intenzivnosti i turističke gustoće Zadar je u odnosu na ostale spomenute gradove vrlo visoko plasiran. Po turističkoj intenzivnosti Zadar je drugi, odmah iza Dubrovnika. Po turističkoj gustoći Zadar je čak na čelu. (Ostali odnosi vide se iz priložene tabele.)

REDOSLIJED GRADOVA NA BAZI: 1) APSOLUTNOG BROJA NOĆENJA, 2) TURISTIČKE INTENZIVNOSTI I 3) TURISTIČKE GUSTOĆE

Gradovi (po abecednom redu)	Redoslijed gradova na bazi apsolutnog broja noćenja			Redoslijed gradova na bazi turističke intezivnosti			Redoslijed gradova na bazi turističke gustoće		
	Ukupnih	Inostranih	Domaćih	Na osnovu ukup. noć.	Na osnovu inostr. noć.	Na osnovu dom. noć.	Na osnovu ukup. noć.	Na osnovu inostr. noć.	Na osnovu dom. noć.
Dubrovnik	1.	1.	1.	1.	1.	1.	2.	2.	2.
Pula	5.	2.	5.	3.	3.	4.	3.	3.	5.
Rijeka	3.	4.	4.	5.	4.	6.	5.	4.	6.
Split	4.	5.	2.	6.	5.	5.	6.	5.	4.
Šibenik	6.	6.	6.	4.	6.	3.	4	6.	3.
ZADAR	2.	3.	3.	2.	2.	2.	1.	1.	1.

VIII. Uloga turizma u privredi grada Zadra

Turizam nekog mjesta stimulativno djeluje na razvoj mnogih privrednih grana i to ne samo u tom mjestu nego i u okolici. Snažan turistički promet ogleda se ne samo u prihodima saobraćajnih poduzeća i ne samo u rentabilnosti poslovanja ugostiteljske privrede nego također i u ostalim tercijarnim djelatnostima (turističke agencije, zanati, kućna radinost, pomorstvo). Nadalje, turistička potrošnja djeluje na tržište proizvoda industrije široke potrošnje, na tržište poljoprivrednih proizvoda, na obujam radova u građevinarstvu i sl. Naravno, turizam ni izdaleka ne djeluje s jednakom snagom u odnosu na razne privredne grane. Također i oblici njegova djelovanja mogu biti i jesu znatno različiti u odnosu na pojedine privredne djelatnosti (direktni utjecaj, indirektni utjecaj; bitni utjecaj, sporedni i dopunski utjecaj).

Prihodi od turizma ostvaruju se i u mnogim neprivrednim djelatnostima.

Prema tome mnoge privredne i neprivredne službe jednog turističkog grada, kao što je Zadar, primaju od turizma veće ili manje prihode. Evo najprije nekih parcijalnih podataka o tome:

Prihodi (i struktura odnosno raspodjela prihoda) ostvareni od strane zadarskih turističko-ugostiteljskih poduzeća 1962. i 1963. god. bili su ovi:[29]

Ug. pod. »Jedinstvo« Zadar	1962.	1963.
Ukupni prihod	600,779.283	670.180.903
Neto-proizvod	215,841.637	244,021.568
Dohodak	163,316.568	194,374.775
Čisti prihod	138,819.082	165,218.559
Osobni dohoci	130,069.994	158,714.556
Fondovi	5,903.719	3,930.465

Kako poduzeće »Jedinstvo« ima sezonske (turističke) objekte i vansezonske objekte, to je ono orijentirano ujedno i na zadovoljavanje potreba društvene prehrane i davanja ostalih usluga za stanovnike Zadra. Prema tome je samo dio njegova prometa rezultat turističke potrošnje.

Ug. pod. »Borik« Zadar	1962.	1963.
Ukupni prihod	67,663.400	159,151.481
Neto - proizvod	35,826.073	78,222.568
Dohodak	31,371.724	63,978.507
Čisti prihod	26,665.965	54,381.731
Osobni dohoci	18,660.841	46,736.530
Fondovi	5,306.737	4,598.049

Svi prihodi poduzeća »Borik« su prihodi od turizma. Pored toga, »Borik« gotovo sve svoje prihode ostvaruje u vidu deviznog priliva.

Ug. pod. »Turist-hotel« Zadar	1962.	1963.
Ukupni prihod	342,456.999	497,842.351
Neto - proizvod	78,707.254	118,068.419
Dohodak	56,532.214	69,287.647
Čisti prihod	48,052.382	59,353.500
Osobni dohoci	42,315.436	59,353.500
Fondovi	—	—

Iako su svi ovi prihodi rezultat turističke potrošnje, oni najvećim dijelom nisu rezultat turističke potrošnje u Zadru. Oni su, naime, najvećim dijelom rezultat — turističke potrošnje u Turističkom naselju Pakoštane, u »Crvenoj luci« i drugim mjestima u kojima »Turist-hotel« ima svoje pogone. Kao rezultat turističke potrošnje u Zadru pojavljuje se samo promet odnosno prihod Poslovnice u Zadru.

Prihodi od turizma realiziraju se nadalje u kućnoj radinosti, gdje je prodajom kapaciteta ostvaren u godinama 1960—1963. ovaj prihod:[30]

1960.	7,852.350 din
1961.	7,799.680 din
1962.	8,512.580 din
1963.	10,529.900 din
Ukupno	34,694.510 din

Prihod ostvaren na temelju izvršenih izleta s raznim saobraćajnim sredstvima iz Zadra u okolicu (u režiji zadarskih turističko-privrednih i turističko-društvenih organizacija) samo u jednoj godini (1963) bio je 20,789.500 dinara.[31] Treba dodati da je te godine bio organiziran samo manji broj izleta (svega 20 autobusom i 190 brodom, te 18 kružnih putovanja brodovima), što znači da prihodi od turističkih izleta mogu biti mnogo veći.

God. 1962. u parkiralištima je u Zadru bio ostvaren prihod od 1,006.690 dinara, a 1963. god. taj se prihod udvostručio (2,215.000 dinara).[32]

U 1963. god. ostvaren je od inostranih turista prihod od 16,620.000 dinara (ili 22.159 dolara) na temelju prodaje robe inostranim turistima uz popust od 20 posto.[33]

[29] Podaci o ukupnom prihodu zadarskih ugostiteljskih poduzeća preuzeti su iz završnih računa poduzeća za 1963. god.

[30] Izvještaj UO TD »Liburnija« — Zadar, veljača 1964, str. 20.

[31] Isto, str. 26.

[32] Isto, str. 27.

[33] Isto, str. 29.

Veliki dio prihoda u poljoprivredi zadarske regije, naročito najbliže zadarske okolice (Ugljan), ostvaren je prodajom poljoprivrednih proizvoda turistima stacioniranim u Zadru. Poljoprivrednici zadarskog kraja počeli su se specijalizirati u robnoj proizvodnji za gradsko turisitčko tržište. Izvjestan dio prihoda u zadarskoj industriji široke potrošnje (»Maraska« i neka druga industrijska poduzeća) dobiven je na gradskom turističkom tržištu. Slična je situacija u građevinarstvu, jer intenzivna turistička izgradnja u Zadru (na Boriku i drugdje) širi obujam građevinskih radova.

Iznijeti podaci bili su fragmentarni i mogu poslužiti samo u informativno-orijentacione svrhe.

Da bismo mogli kompleksno i cjelovito ocijeniti ulogu turizma u privredi grada Zadra moramo obračunati ukupne prihode od turizma u ovom gradu.

Da bismo pak obuhvatili ukupne prihode od turizma poslužit će nam struktura »turističkog budžeta«.[34] On će biti pokazatelj kompleksnog utjecaja turizma na gradsku privredu.[35]

Tabela o strukturi »turističkog budžeta« u pojednostavljenoj formi i zaokruženo na cijele brojeve izgleda ovako:[36]

[34] Pod terminom »turistički budžet« podrazumijeva se struktura troškova pojedinih turista, naime odgovor na pitanje koliko od svog ukupnog utroška pojedini turisti, tačnije rečeno — kategorije turista, troše u pojedinim privrednim (i neprivrednim) djelatnostima.

[35] Pored metode obračunavanja ukupnih prihoda od turizma u gradskoj privredi na temelju strukture »turističkog budžeta« imamo i drugu metodu. Naime, jasnu sliku značenja turističkog prometa za jedan turistički grad pružali bi i podaci u kojima bi bilo iznijeto uspoređenje prometa robe i usluga za vrijeme turističke sezone s prometom izvan sezone. Konkretnije govoreći, promet obavljen u I i IV kvartalu uzimao bi se kao vansezonski, a povećani promet iz II i III kvartala kao sezonski (turistički). Bilo bi vrlo važno i zanimljivo obračunati ukupne prihode u jednom turističkom gradu istovremeno i po jednoj i po drugoj metodi. Rezultati bi se teoretski morali poklapati, bar u grubim konturama, mada bi statističko-tehnički i metodološki razlozi ugrozili to poklapanje. Za Zadar na žalost nisu raspoloživi podaci koji bi omogućili da se izvrši konfrontacija prometa za I i IV kvartal, s jedne, te za II i III kvartal, s druge strane, pri čemu bi *pretičak* prometa II i III kvartala nad prometom I i II kvartala bio turistička potrošnja u gradu.

Ova metoda primijenjena je svojedobno na primjeru Dubrovnika, pa se došlo do ovih sintetičkih podataka:

Turistički promet po korisnicima i kvartalima u Dubrovniku

	I i IV kvartal	II i III kvartal	Povećanje u II i III kvartalu
Svi korisnici prihoda — ukupno:	2,440.692	4,420.193	1,979.501

(Izvor: Grupa autora, Domaći turizam i perspektive njegovog razvoja do 1970. godine. Beograd 1963, str. 36).

[36] I. Antunac, Privredni rezultati turizma, Savremeno ugostiteljstvo, Zagreb, 12/1961, str. 16.

Vrste izdataka (odnosno prihoda za pojedine privredne djelatnosti)	Struktura »turističkog budžeta« u % kod domaćih turista	kod inozemnih turista
1. Ugostiteljske usluge	73	60
2. Veliki saobraćaj	11	20
3. Lokalni saobraćaj	2	4
4. Trgovina na malo	5	8
5. Ostalo (PTT, kupališta, boravišna taksa, kulturne ustanove i priredbe, samostalna zanimanja itd.)	9	8
	100	100

Nije dosta znati samo strukturu »turističkog budžeta« nego je potreban i apsolutni iznos izdataka za ugostiteljske i ostale usluge po jednom pansion-danu.

»Po aproksimativnoj oceni utrošak koji čine domaći turisti po jednom noćivanju kreće se oko 1.700 dinara u proseku.«[37]

Prosječni dnevni utrošak inostranih turista u Jugoslaviji bio je 1963. god. 8,8 dolara,[38] što pretvoreno u dinarsku vrijednost daje 6.600 dinara.

Godine 1963. — kako nam je poznato — bilo je u Zadru 281.000 turističkih noćenja. Od toga: domaćih noćenja 149.500, inostranih noćenja 131.500.

Ako ukupni utrošak kako domaćih tako inostranih turista specificiramo na 1. ugostiteljske usluge, 2. veliki saobraćaj, 3. lokalni saobraćaj, 4. trgovinu na malo i 5. ostalo, i to koristeći se citiranom strukturom »turističkog budžeta«, tada ćemo moći zaključiti kako je utrošak domaćih i inostranih turista po 1 pansion-danu 1963. god. ovaj:

	kod domaćih turista Din . . .	%	kod inostranih turista Din . . .	%
Ugostiteljske usluge	1.241	73	3.960	60
Veliki saobraćaj	187	11	1.320	20
Lokalni saobraćaj	34	2	264	4
Trgovina na malo	85	5	528	8
Ostalo	153	9	528	8
	1.700	100	6.600	100

[37] Grupa autora, Domaći turizam i perspektive njegovog razvoja do 1970. godine, Beograd 1963, str. 31.

[38] Diskusija o aktuelnim pitanjima turizma, Turizam, Zagreb, br. 2/1964, str. 2.

Množeći pojedine kategorije utroška kako domaćih tako stranih turista s brojem njihovih noćenja u 1963. god. dobijamo ove sintetičke iznose:

Kod DOMAĆIH turista: dinara

Ugostiteljske usluge	185,529.500
Veliki saobraćaj	27,956.500
Lokalni saobraćaj	5,083.000
Trgovina na malo	12,707.500
Ostalo	22,873.500
Ukupno	254,150.000

Kod INOSTRANIH turista: dinara

Ugostiteljske usluge	520,740.000
Veliki saobraćaj	173,580.000
Lokalni saobraćaj	34,716.000
Trgovina na malo	69,432.000
Ostalo	69,432.000
Ukupno	867,900.000

Sveukupno DOMAĆI i INOSTRANI turisti: dinara

Ugostiteljske usluge	706,269.500
Veliki saobraćaj	201,536.500
Lokalni saobraćaj	39,799.000
Trgovina na malo	82,139.500
Ostalo	92,305.500
Sveukupno	1,122,050.000

Konačni zaključak bio bi:

Aplicirajući strukturu »turističkog budžeta« i apsolutni utrošak turista zaključuje se da je u Zadru u 1963. god. ukupni prihod od turizma bio 1.122,050.000 din.

Završavajući analizu turističkog prometa u vrijednosnim pokazateljima moramo dodati kako je turizam posebno važan kao izvor deviznog priliva. Devizni efekt koji je dobiven na osnovu inostranog turističkog prometa u Zadru 1963. god. jest 1,157.200 dolara.

Može se s pravom primijetiti da je podatak o ukupnim prihodima što ih dobivaju razne privredne grane iz turističkog prometa u Zadru i ovako nepotpun. Naime, mi smo na Zadar primijenili podatke o prosječnoj dnevnjo potrošnji domaćih i inostranih turista u Jugoslaviji. Sigurno je, međutim, da turistička dnevna potrošnja u Jugoslaviji znatno varira. U primorskim turističkim gradovima ona je u znatnoj mjeri veća od jugoslavenskog prosjeka. Prema tome dnevna potrošnja domaćih turista u Zadru (i ostalim primorskim turističkim gradovima) nije 1.700 din, nego je nešto

veća; dnevna potrošnja inostranih turista nije 8,8 dolara (6.600 din), nego je nešto veća. Ipak smo se morali poslužiti s općejugoslavenskim prosjecima, jer nema podataka o dnevnoj potrošnji posebno za Zadar. I ovako je — nadamo se — uloga turizma u privredi grada Zadra dovoljno jasno prikazana.

Da rekapituliramo!

Turizam u zadarskoj privredi vrši mnoge pozitivne funkcije, i to naročito ove:

1. Turizam dovodi do prelijevanja jednog dijela narodnog dohotka, stvorenog bilo u drugim — turistički inicijativnim — krajevima naše zemlje, bilo u inostranstvu;

2. Turizam valorizira prirodne ljepote zadarske okolice; on također valorizira kulturno-historijske znamenitosti Zadra;

3. Turizam pridonosi rješavanju pitanja pune zaposlenosti, što je vrlo važno kada se ima na umu da je Zadar imigraciona tačka za stanovnike zadarskih otoka, Ravnih kotara, Bukovice itd., a da s druge strane mogućnost daljeg zapošljavanja u zadarskoj industriji i saobraćaju nije neograničena;

4. Turizam stimulativno djeluje na veliki dio ostale privrede Zadra: ugostiteljstvo, trgovinu, kućnu radinost i sl.;

5. Pojedinim zadarskim industrijskim poduzećima inostrani turizam pruža mogućnost tzv. »izvoza na licu mjesta«; to je npr. slučaj s »Adriom« — kombinatom za ulov, preradu i promet ribom (riblje konzerve), »Maraskom« — tvornicom likera, »Primorkom« — tvornicom obuće i galanterije, Tvornicom duhana i »Vinilplastikom« — tvornicom za preradu plastičnih masa;

6. Turizam stimulira proces tzv. tercijarizacije privrede stvarajući uvjete i postavljajući zahtjeve za unapređenje saobraćaja, trgovine, zanatstva i ostalih uslužnih djelatnosti.[39]

Turizam je, dakle, zajedno s industrijom i pomorstvom jedan od triju »osnovnih pokretača« privrednog i društvenog razvoja grada Zadra.[40]

[39] Usporedi: D. Alfier, Ekonomika turizma. U knjizi: Ekonomika Jugoslavije, II dio, Informator, Zagreb 1964, str. 260—277.

A. Kobašić, Perspektivni pravci privrednog razvitka dubrovačke komune, Privreda Dalmacije — Split, br. 11/1964, str. 7—10.

V. Slavić, Zadar u turizmu, Zbornik »Zadar«, izdanje Matice hrvatske, Zagreb 1964.

I. Žuvela. Turizam, Privredni leksikon, Zagreb 1961.

[40] Za Zadar i kopneni dio zadarske regije turizam je jedan od »osnovnih pokretača« privrednog razvoja. Međutim, izgleda da je za otočni dio zadarske regije turizam *jedini* »osnovni pokretač« privrednog razvoja (Dr Boris Jurić, Turistička privreda zadarske regije, »Magistarski rad« na postdiplomskom studiju iz ekonomike turizma, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 1962/1963).

Summary

THE TOURIST DEVELOPMENT OF ZADAR AND THE ROLE OF ZADAR IN THE ECONOMY OF THIS CITY

First, the author refers to the natural preconditions for the development of the tourism of Zadar, and, among other things, presents data from which it is visible that by its micro-climatic circumstances Zadar equals a number of best reputed Yugoslav and foreign tourist centres. In addition, Zadar abounds in numerous precious cultural-historical monuments.

Further in the text the author presents a brief survey of the natural beaties of the environs of Zadar, such as for example the picturesqueness of the Zadar islands, the indentation of the coast, a large number of beautiful sandy beaches, rare views in the National Park of »Paklenica« etc.

Upon which the author makes reference to the tourist-traffic circumstances, which cannot satisfy larger tourist requirements in Zadar. The most important part of the traffic for the Zadar tourism is the highway traffic. It grew in importance in 1959, when the division of the Adriatic Highway as far as Zadar was opened up. However, Zadar has no railway link with its hinterland, because the Zadar line has been finished only as far as Benkovac. Nor is Zadar connected by air with the interior of this country or with foreign lands. The shipping connections between Zadar and other regions are not satisfactory either.

Further, the author analyses the other social factors influencing the Zadar tourism — the catering industries and so on —, establishing that in their entirety they are of average value. However, a retrospective reference to the developmental path from the liberation of the country to the present day is encouraging, so that we ought to be optimistic in respect of further evaluation of the social factors for the development of the Zadar tourism. As a matter of fact from year to year we are witnessing a clearly expressed tendency towards an improvement in the tourist infrastructure of the town of Zadar.

Thus far the tourist development of Zadar has passed through several stages. As early as at the end of the 19th century Zadar's tourism was born; in 1899, Zadar witnessed the foundation of a Mountaineering and Tourist Society called »Liburnia«. In the period between the two world wars Zadar belonged to Italy. In this time Zadar was isolated in respect of its economy, so that its tourism lacked the required conditions for developing properly.

After the liberation of this country Zadar's tourist traffic slowly rose. A transition from quantity to quality occurred in the tourism of Zadar in the year 1959. In this time, namely, thanks to the opening up of the Adriatic Highway as far as Zadar, the foreign tourist traffic commenced to rise rapidly (In 1958 there were in Zadar 28,533 foreign tourist overnights, in 1959, there were 76,960, in 1960. 84,375, in 1961, 111,798, in 1962, 121,656, and in 1963, 131,406). However, the domestic tourist traffic witnessed a severe drop in the period 1959—1963 (In 1959, Zadar had 200,754 domestic overnights, in 1963, 149,572).

Further in the text the author compares the tourist traffic of Zadar (separately the gross volume, separately foreign, and separately domestic) with the traffic of Pula,, Rijeka, Šibenik, Split and Dubrovnik. In doing so he avails himself of 3 indices: number of tourist overnights, tourist intensity (number of tourist overnights divided by the number of inhabitants of the tourist locality) and tourist density (number of tourist overnights divided by the surface of the place). The synthetic results of such comparisons are reflected in a Table under the title »Sequence of towns on the basis of: 1) absolute number of overnights, 2) tourist intensity, and 3) tourist density« (VIIth Part) and show that in the light of all the three indices in relation to the other 5 towns under discussion Zadar is very highly placed.

In the final part of his article the author stresses the numerous advantages that the tourist traffic of Zadar gives to the other economy either directly or indirectly. In applying the structure of the »tourist budget« and the data on the diurnal consumption of domestic and foreign tourists in Yugoslavia to Zadar, the author draws the inference that in 1963 the total income of Zadar from tourism amounted to 1,122,050,000 Dinars, which amount is shared by the domestic traffic with 254,150,000 Dinars, and by incomes from foreign traffic with 867,900.000 Dinars. The foreign exchange effect obtained on the basis of foreign tourist traffic in Zadar in the same year was 1,157,200 Dollars. Which is to say that, according to the author, tourism exercises positive functions in Zadar's economy. Jointly with industry and shipping, tourism represents one of the three »basic forces« of the economic and social development of Zadar.