

INFO-1029

Primljeno / Received 2007-05-20

UDK: 338.48:62912:007

Pregledni rad / Author Review

DEFINIRANJE SINERGIJSKOG ODNOSA TURISTIČKIH MIGRACIJA I ISKORIŠTAVANJA KAPACITETA LINIJSKIH PUTNIČKIH BRODOVA

DEFINING SINERGY BETWEEN TOURIST MIGRATION AND CAPACITY USAGE OF THE MARITIME LINER PASSENGER SHIPS

Vinko Vidučić, Frane Mitrović, Marko Tomašević

Pomorski fakultet, Sveučilište u Splitu, Split, Hrvatska

Faculty of Maritime Studies, University of Split, Split, Croatia

Sažetak

Predmet istraživanja u ovom radu je međudodnos prometa i turizma. Turizam započinje i završava putovanjem. Promet utječe na turizam direktno kroz putnički promet. Komunikacijski elementi turističke ponude su kompletna prometna infrastruktura na pravcu emitivno tržište – destinacija, te razne vrste prijevoznih sredstava. Među njima posebno mjesto pripada morskim linijskim putničkim brodovima. Putničko linijsko brodarstvo ima posebnu važnost za otočki turizam, a karakterizira ga, između ostalog, sezonalnost, tj. neravnomjernost. Turistička potražnja za linijskim putničkim brodovima naglašena je samo u tri do četiri mjeseca godišnje, s naglaskom na srpanj i kolovoz. To stvara probleme u putničkom brodarstvu, što je potvrdilo i terensko istraživanje. Nakon analize uzroka sezonske popunjenosti kapaciteta linijskog putničkog brodarstva, ukazuje se na štetne posljedice po linijsko putničko brodarstvo, te se daje prijedloge kako uravnotežiti taj promet.

1. Uvod

Mediteran je kolijevka najstarijih civilizacija i kultura na svijetu, sa pogodnom klimom za dokolicu i odmor. Mediteran je najposjećenija turistička regija svijeta, sa brojnim kulturno-povijesnim spomenicima/1/. U Hrvatskoj je usvojen stav da je održivi razvoj ruralnih područja, pa tako i primorskog turizma optimalno razvojno rješenje. Samo održivim razvojem može se pokrenuti spirala razvoja hrvatskog primorja/2/. Održivi turizam uvjetuje upravljanje resursima tako da se zadovolje ekonomske, socijalne i zaštitarske potrebe, te kulturne, ekološke i biološke raznolikosti. Održivi razvoj je gospodarski rast i društveni razvoj usklađen s ekosistemima u kojima djeluje, te je kao takav i dugoročno održiv /3/.

Hrvatski otoci imaju dugotrajnu turističku tradiciju, a svaki otok je poseban turistički slučaj. Otočani su uglavnom sami razvijali turizam od

Abstract

The object of analysis in this paper is interdependence of tourism and traffic. Tourism starts as well as end with traffic. Traffic affects tourism through passenger traffic. Communicative element of tourist offer is complete traffic infrastructure in line emitive market – destination, as well as all sorts of transports means. Special place among them in Croatia belongs to maritime liner passenger ships. Passenger liner shipping, which is of vital importance for island tourism, is characterized, among others, by seasonality. Tourist demand for liner passenger ships is stronger only during three to four months, especially during July and August, which affects traffic service, as confirmed by ground research. Paper concludes with recommendations regarding coordination of tourist and traffic policies.

samog početka. Razvoj turizma na hrvatskim otocima je zaustavio trend pada broja stanovnika na otocima, zato što turizam djeluje pozitivno na razvoj otočkog gospodarstva i poboljšanje standarda otočana a tako i na uvjete povratka iseljenog otočkog stanovništva. Usvajanje Zakona o otocima hrvatske vlade u ožujku 1999. godine stvorilo je osnovu za valoriziranje otočkih potencijala u turizmu i šire, u gospodarskom razvitku.

Linijski putnički promet ima nezamjenjivu ulogu u očuvanju i poboljšavanju demografske situacije na hrvatskim otocima, naročito onim manjim kao i svim udaljenijim pučinskim otocima. Putnički linijski promet treba uzeti u obzir potrebe stalnog otočkog stanovništva, te povremenih stanovnika otoka. Tu se prvenstveno misli na turiste i vlasnike objekata za odmor, od kojih neki borave u njima nekoliko mjeseci tijekom godine, pa imaju dio potreba kao i stalni otočki stanovnici.

2. Uloga i obilježja prometne usluge u otočkom turizmu

Do sada je više autora analiziralo međuovisnost putničkog brodarstva i turizma u Hrvatskoj. Ukazuje se da Hrvatska nikada nije poklanjala primjerenu pozornost prometu i turizmu ./4/ Međutim, linijski putnički promet samostalno ili u suradnji s drugim oblicima prometa treba imati posebno istaknutu ulogu u razvoju primorskog turizma./5/ Linijsko putničko brodarstvo pretpostavka je razvoja otočkog turizma./6/ Smatra se da tranzicijske zemlje trebaju učiniti značajne napore glede izgradnje odgovarajuće prometne, turističke i gospodarske infrastrukture, kako bi one u što većoj mjeri ojačale svoju konkurentnost, s posebnim naglaskom na podizanje razine transportnih i turističkih usluga. /7/

Turistička usluga je usko povezana s transportnim uslugama. Bez transportne usluge nema turističke usluge, zato jer transportna usluga uvijek prethodi turističkoj.

Transport i turizam važni su jer povećavaju blagostanje pojedinaca, pružajući im uslugu prijevoza, te ih tako povezuju međusobno i daju mogućnost korištenja mnogih materijalnih, duhovnih i kulturnih vrijednosti. Transport i turizam su promotori hrvatskog gospodarstva, te ih takve treba i prihvaćati, sa svim ulaganjima koja oni zahtijevaju. Obje ove djelatnosti pozitivno utječu i na gospodarske djelatnosti drugih gospodarskih grana ./8/

Linijsko putničko brodarstvo vrlo je važno za razvitak priobalnog gospodarstva, prvenstveno

turizma, trgovine i sprječavanje odljeva stanovništva s otoka što vrijedi općenito, bez obzira na stupanj njihova razvoja. Putnički RO/RO brodovi su praktički jedini način prijevoza svih roba teretnim vozilima na relaciji kopno- otoci i obrnuto. Putnički brodovi moraju osigurati putnicima ugostiteljske, a na dužim linijama zabavne, trgovačke, te sportske sadržaje. Odlike svih putničkih brodova trebaju biti sigurnost i komfor (brzina plovidbe, što manja buka, vibracija i plinovi). /9/

Za opstanak gospodarskih aktivnosti, naročito turizma, i života na otocima, od izuzetne su važnosti: frekvencija, struktura, sigurnost i kvaliteta linijskog putničkog prometa. Povećanje kvalitete, a time i konkurentnosti hrvatskog turističkog proizvoda nezamislivo je bez osiguranja kvalitetne prometne usluge. U slučaju obalnog gospodarstva, napose otočkog, linijski putnički promet vrlo je važan segment turističke usluge.

U tom smislu provedeno je terensko istraživanje kako bi se vrednovala kvaliteta prometne usluge u morskom putničkom brodarstvu - početne i završne faze turističke usluge na otocima. Anketno istraživanje je uključilo 283 gosta otoka Visa početkom kolovoza 2006. godine. Istraživanje je omogućilo analizu kvalitete usluge trajektnog prometa na jednoj tipičnoj trajektnoj liniji na Jadranu (Vis-Split). Anketni upitnik sadržavao je pet pitanja. Turisti su ocjenom od 1 do 5 ocjenjivali stavove vezano za kvalitetu trajektnog prometa.

Organizacija ukrcaja na trajekt u trajektnoj luci Split ocijenjena je visokom prosječnom ocjenom 3,7 (tablica 1).

| Stav | Prosječna ocjena | Rang |
|--|------------------|-------|
| 1. Organizacija ukrcaja na trajekt u trajektnoj luci Split | 3,7 | 2 i 3 |
| 2. Brzina i udobnost trajekata | 3,8 | 1 |
| 3. Učestalost trajektnih linija | 3,2 | 4 |
| 4. Termini (vrijeme) polazaka i odlazaka trajekata | 3,0 | 5 |
| 5. Organizacija rada osoblja trajekta s putnicima i vozilima | 3,7 | 2 i 3 |

Izvor: Autor

Tablica 1. Stavovi turista o kvaliteti trajektnog prometa (prosječne vrijednosti)

Očito je da je organizacija ukrcaja u Splitskoj luci relativno dobra, što će se poboljšati izgradnjom novih vezova.

Analiza stavova turista o kvaliteti trajektnog prometa pokazuje da su turisti najveću prosječnu

ocjenu dali (3,8) za pitanje br.2. tj. brzini i udobnosti trajekta (tablica 1). Tako je 63% anketiranih dalo ocjenu 4 i 5 (tablica 2). Najveći broj anketiranih, njih 60% dalo je ocjenu 4 ili 5 (tablica 2).

| Ocjene/ pitanja | 1 (%) | 2 (%) | 3 (%) | 4 (%) | 5 (%) |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| T1 | 6 | 5 | 29 | 37 | 23 |
| T2 | 0 | 7 | 30 | 40 | 23 |
| T3 | 9 | 11 | 32 | 41 | 7 |
| T4 | 6 | 19 | 32 | 32 | 11 |
| T5 | 2 | 4 | 30 | 47 | 17 |
| % anketiranih | 5 | 11 | 35 | 36 | 13 |

Izvor: Autor

Tablica 2. Stavovi turista o kvaliteti trajektnog prometa (relativne vrijednosti)

Vežano za pitanje br.3 o učestalosti trajektnih linija do otoka Visa prosječna ocjena je 3,2. Primjećuje se da je ovdje veliki postotak anektiranih, njih 20% dalo ocjenu 1 ili 2, te da je najmanje zadovoljstvo turista ovom karakteristikom trajektnog prometa. Dakle, bez obzira što je 48% anketiranih dalo ocjenu 4 i 5, jasno je da bi trebalo povećati broj linija uključujući i noćne linije kako bi se izbjeglo da putnici s automobilima moraju čekati i više od 10 sati u trajektnoj luci u Splitu, čekajući polazak za otok Vis. Noćne linije su naročito važne ljeti u vršnim opterećenjima.

Slična prosječna ocjena vezuje se i za pitanje o terminima (vremenu) polazaka trajekta na relaciji Split –Vis i Vis – Split. Podjednaki broj anketiranih dao je ocjenu 3 i 4 (32%), a ocjenu 2 dalo je 19% turista. Očito da je zadovoljstvo terminima polazaka usko povezano s dnevnim brojem linija, te ih je jedino moguće poboljšati povećanjem broja linija. Na pitanje broj 5 u vezi s kvalitetom organizacije rada osoblja trajekata s putnicima i vozilima, odgovori su rezultirali visokom prosječnom ocjenom od 3,7. Ocjenu 4 i 5 dalo je 64% anketiranih.

Imajući u vidu vrijeme provođenja ankete – razdoblje vršnog opterećenja ljudi i posada u početku mjeseca kolovoza može se ocijeniti da je kvaliteta ljudskog čimbenika visoka, kako u trajektnoj luci, tako i u radu osoblja trajekta. Međutim, izraženo je nezadovoljstvo turista-putnika redom plovidbe

(učestalošću i terminima polazaka). Rezultati istraživanja ukazuju da bi nužno trebalo povećati broj linija uključujući i noćne linije. Čekanje na prijevoz brodom u trajektnoj luci ima za posljedicu pad kvalitete i konkurentnosti turističke usluge.

3. Utjecaj turističke sezone na pomorski putnički promet

Turizam utječe na pomorsku prometnu potražnju sezonski, te putničkoj floti stvara velike i vrlo često nepremostive pritiske.

Karakteristika linijskog morskog putničkog brodarstva jeste njegova sezonalnost. Sezonski promet djeluje negativno na organizaciju morskih putničkih brodara. To traži od njih velika naprezanja – traži velika tehnološka opterećenja za relativno stare brodove, te opterećenja posada dugotrajnim radnim vremenom. Međutim, sezonski promet omogućava brodarima ostvarenje velikog prometa i dobiti koji omogućavaju brodarima poslovanje u zimskim mjesecima kada troškovi poslovanja, zbog malog prometa, premašuju ostvarene prihode.

Obalni linijski pomorski prijevoz organiziran je u pet plovnih područja: Riječko, Zadarsko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko, a uključuje promet trajektima, te brodski i brzobrodski promet (tablica 3 i 4).

| Plovno područje | Godina | | | Indeks | |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|--------|-------|
| | 2000 | 2003 | 2004 | 04/00 | 04/03 |
| Riječko | 2.444.081 | 2.931.538 | 2.954.072 | 121 | 100 |
| Zadarsko | 1.264.235 | 1.698.308 | 1.889.930 | 149 | 111 |
| Šibensko | - | - | - | - | - |
| Splitsko | 2.110.574 | 2.546.925 | 2.875.418 | 136 | 112 |
| Dubrova-čko | 182.877 | 293.556 | 275.477 | 150 | 93 |

Izvor: Lučka uprava Split, Tipurić, D.(2005), koncepcija i prijedlog moguće privatizacije Jadrolinije, Ekonomski fakultet Zagreb i izračuni autora.
 Tablica 3. Cjelogodišnji linijski promet putnika trajektima

| Plovno područje | Godina | | | Indeks | |
|-----------------|---------|---------|---------|--------|-------|
| | 2000 | 2003 | 2004 | 04/00 | 04/03 |
| Riječko | 39.536 | 124.758 | 153.173 | 387 | 122 |
| Zadarsko | 135.158 | 236.473 | 251.850 | 189 | 106 |
| Šibensko | 285.408 | 313.444 | 285.593 | 100 | 91 |
| Splitsko | 294.019 | 644.650 | 736.126 | 250,0 | 117 |
| Dubrovačko | - | - | - | - | - |

Izvor: Isto kao i za tablicu 3.

Tablica 4. Cjelogodišnji promet putnika brodskim i brzobrodskim linijama

Trajektni promet je višestruko veći od brodskog i brzobrodskog prometa, dok u prometu po plovnim područjima značajno prednjače riječko i splitsko (tablica 3. i 4.).

Riječko područje karakterizira stagnacija sezonskog prometa putnika trajektima, premda

je još uvijek visok. U 2004. godini on čini 78.5% cjelogodišnjeg sezonskog prometa (tablica 5 a). Udio sezonskog prometa putnika brodskim i brzobrodskim linijama nešto je niži, ali je još uvijek visok i iznosio je 64.3%.

| RIJEČKO PLOVNO PODRUČJE | GODINA | | | INDEKS | |
|---|-----------|-----------|-----------|--------|-------|
| | 2000 | 2003 | 2004 | 04/00 | 04/03 |
| 1. Ukupni promet trajektima | 2.444.081 | 2.931.538 | 2.954.072 | 121 | 100 |
| 2.a Sezonski promet | 1.267.694 | 1.526.333 | 1.527.503 | 120 | 100 |
| 2.b Udio u godišnjem prometu (2a/1); Indeksi | 78,2 | 77,9 | 78,5 | 100 | 101 |
| 3. Ukupni promet brodskim i brzobrodskim linijama | 39.536 | 124.758 | 153.173 | 387 | 122 |
| 4.a Sezonski promet | 27.049 | 81.081 | 98.503 | 364 | 121 |
| 4.b Udio u godišnjem prometu(4a/3); Indeksi | 68,4 | 64,9 | 64,3 | 98,0 | 99,0 |

Tablica 5. a) Promet putnika po plovnim područjima

| ZADARSKO PLOVNO PODRUČJE | GODINA | | | INDEKS | |
|---|-----------|-----------|-----------|--------|-------|
| | 2000 | 2003 | 2004 | 04/00 | 04/03 |
| 1. Ukupni promet trajektima | 1.264.235 | 1.698.308 | 1.889.930 | 149 | 111 |
| 2.a Sezonski promet | 674.563 | 887.370 | 994.127 | 147 | 112 |
| 2.b Udio u godišnjem prometu (2a/1); Indeksi | 53,0 | 52,0 | 52,0 | 98,1 | 100 |
| 3. Ukupni promet brodskim i brzobrodskim linijama | 135.158 | 236.473 | 251.850 | 189 | 106 |
| 4.a Sezonski promet | 68.143 | 118.652 | 121.873 | 178 | 102 |
| 4.b Udio u godišnjem prometu(4a/3); Indeksi | 51,0 | 50,0 | 48,0 | 94,0 | 96,0 |

Tablica 5. b) Promet putnika po plovnim područjima

Zadarsko područje 2004. godine imalo je promet putnika 1.889.930 ili 11 % više od prometa u 2003. godini (tablica 5b). Brodskim i brzobrodskim prugama prevezeno je 251.858 putnika na zadarskom području u 2004. godini, s porastom od 6% u odnosu na 2003. godinu. Udio sezonskog (ljetnog) prometa putnika u cjelogodišnjem prometu trajektima stagnira i iznosi u 2004. godini 52 %,

dok je udio sezonskog prometa putnika brodskim i brzobrodskim prugama iznosio 48 %. To govori o relativno dobrom rasporedu prometa u toku godine, što upućuje na konstataciju da su skromni otočki turistički kapaciteti. Može se zaključiti da brodski i brzobrodski promet treba poboljšati u turističkoj sezoni, jer je njegov udio nedovoljan.

| ŠIBENSKO PLOVNO PODRUČJE | GODINA | | | INDEKS | |
|--|---------|---------|---------|--------|-------|
| | 2000 | 2003 | 2004 | 04/00 | 04/03 |
| 1. Ukupni promet trajektima | - | - | - | - | - |
| 2.a Sezonski promet | - | - | - | - | - |
| 2.b Udio u godišnjem prometu (2a/1); Indeksi | - | - | - | - | - |
| 3. Ukupni promet brodskim i brzobrodskim linijama | 285.408 | 313.444 | 285.593 | 100 | 91 |
| 4.a Sezonski promet | 168.539 | 175.134 | 164.468 | 97 | 93 |
| 4.b Udio u godišnjem prometu(4a/3); Indeksi | 59,0 | 58,0 | 60,0 | 101,0 | 103,0 |

Tablica 5. c) Promet putnika po plovnim područjima

Šibensko područje pomorskog putničkog linijskog prometa karakterizira nepostojanje trajektnog prometa. Razlog leži u činjenici što na šibenskim otocima nema cestovne infrastrukture, budući se radi o malim, slabo naseljenim otocima. Udio sezonskog (ljetnog) prometa putnika brodskim i brzobrodskim linijama u cjelogodišnjem prometu oscilira oko 59%, i relativno je velik (tablica 5c). To bitno utječe na neravnomjernu iskoristivost brodskih kapaciteta izvan turističke sezone, što stvara brodarima organizacijske probleme.

Splitsko područje pomorskog linijskog prometa je specifično, jer obiluje naseljenim otocima među kojima su neki udaljeni od obale i 30 Nm. U 2005.

godini splitska putnička luka bila je treća na Mediteranu sa prometom od 3.500.000 putnika. Sezonski putnički promet trajektima je u 2004. godini iznosio 62,1%, što je bitno utjecalo na nejednolik prijevoz putnika kroz cijelu 2004. godinu (tablica 5d). To je zahtijevalo od brodarka velika naprezanja u organizaciji plovidbe, kako brodova tako i posada. Udjel sezonskog prometa raste 2004. godine u odnosu na 2003. Udio sezonskog (ljetnog) prometa putnika brodskim i brzobrodskim linijama u cjelogodišnjem prometu oscilira, ali je uglavnom nedovoljan. Stoga bi trebalo uvesti češće linije, brodove većeg kapaciteta, te polaske u povoljnijim terminima.

| SPLITSKO PLOVNO PODRUČJE | GODINA | | | INDEKS | |
|--|-----------|-----------|-----------|--------|-------|
| | 2000 | 2003 | 2004 | 04/00 | 04/03 |
| 1. Ukupni promet trajektima | 2.110.574 | 2.546.925 | 2.875.418 | 136 | 112 |
| 2.a Sezonski promet | 1.326.700 | 1.732.165 | 1.786.817 | 134 | 103 |
| 2.b Udio u godišnjem prometu (2a/1); Indeksi | 62,8 | 62,1 | 62,1 | 98,9 | 100 |
| 3. Ukupni promet brodskim i brzobrodskim linijama | 294.019 | 644.650 | 736.126 | 250,0 | 117 |
| 4.a Sezonski promet | 125.149 | 332.030 | 389.569 | 310 | 117 |
| 4.b Udio u godišnjem prometu(4a/3); Indeksi | 63,0 | 50,5 | 56,0 | 88,9 | 110,9 |

Tablica 5. d) Promet putnika po plovnim područjima

Na splitskom području prevezeno je najviše putnika trajektima (79,6%), brzim brodovima (19,3%), a najmanje klasičnim brodovima (1,1%). Sveukupno je u 2004. godini prevezeno trajektima, brodovima i brzim brodovima 3.611.544 putnika. Na splitskom području promet putnika na trajektnim linijama Jadrolinije i Mediteranske plovidbe, raste od 2000. do 2004. godine. Taj rast nije kroz sve godine proporcionalan, što je naročito izraženo između 2003. i 2004. godine. Godišnji promet putnika u 2004. godini iznosio je 2.875.000 putnika, a sezonski 1.786.000. U 2003. godini godišnji promet putnika iznosio je 2.546.000, a sezonski 1.732.000. Iz navedenog je vidljivo da promet putnika u 2004. godini ima veći rast od rasta sezonskog prometa. To upućuje na ravnomjerniji godišnji raspored

putničkog prometa općenito, te će ubuduće nastaviti se ovaj trend, brodarima organizacija poslovanja u sezoni biti olakšana. Na dubrovačkom području je u 2004. godini prevezeno 275.474 putnika (tablica 5e). Porast prometa na dubrovačkom području od 2000. do 2004. godine bio je 50% (uz napomenu da je 2004. opao u odnosi na 2003. godinu za 7%). Udio sezonskog prometa 2000. godine bio je od 53 do 62%, a 2004. godine od 59 do 60%. Sve navedeno govori da je udio sezonskog prometa dosta izražen. Inače, dubrovačko plovno područje je specifično jer se povezuju relativno mali i slabo naseljeni otoci koji su blizu Dubrovnika, bez većih turističkih kapaciteta i cestovne infrastrukture. Izuzetak je otok Mljet, koji je veći i posjeduje relativno razvijenu cestovnu infrastrukturu

| DUBROVA-ČKO PLOVNO PODRUČJE | GODINA | | | INDEKS | |
|--|---------|---------|---------|--------|-------|
| | 2000 | 2003 | 2004 | 04/00 | 04/03 |
| 1. Ukupni promet trajektima | 182.877 | 293.556 | 275.477 | 150 | 93 |
| 2.a Sezonski promet | 110.103 | 147.103 | 130.008 | 118 | 88 |
| 2.b Udio u godišnjem prometu (2a/1); Indeksi | 60,0 | 61,0 | 59,0 | 98 | 97 |
| 3. Ukupni promet brodskim i brzobrodskim linijama | - | - | - | - | - |
| 4.a Sezonski promet | - | - | - | - | - |
| 4.b Udio u godišnjem prometu(4a/3); Indeksi | - | - | - | - | - |

Izvor: Isto kao i za tablicu 3.

Tablica 5. e) Promet putnika po plovnim područjima

U velikoj mjeri veličina morskog linijskog putničkog prometa ovisi o otočkim turističkim kapacitetima, te o uspješnosti i trajanju turističke sezone. Naravno i kvaliteta linijskog putničkog prijevoza (brodovi i lučka infrastruktura) imaju odraza na korištenje morskog linijskog putničkog prometa. Turistička sezona na hrvatskim otocima traje u prosjeku 45 do 90 dana, te je njena kratkoća glavni razlog naglašene neujednačene popunjenosti brodskih kapaciteta. Stoga je neophodno potrebno povećati kvalitetu ukupne turističke usluge s ciljem privlačenja turista veće kupovne snage, koji će na hrvatskim otocima boraviti i izvan glavne turističke sezone. Tako bi se automatski produžila turistička sezona, te bi se smanjio i negativni sezonski efekt po putničko brodarstvo. Pored navedenoga, orijentacija na masovni otočki turizam, na kraju bi dovela do potpune devastacije temeljne otočke

turističke atrakcije, te potpunog nestajanja kulturno-povijesnog nasljeđa i tradicionalnog načina života.

4. Zaključna razmatranja

Može se zaključiti kako morski putnički promet direktno ovisi o dinamici i uspješnosti turističke sezone prvenstveno na hrvatskim otocima. Najveće ograničenje po razvoj morskog putničkog prometa proizlazi iz nedovoljne i neravnomjerne godišnje potražnje za brodskim prijevozom. To izaziva pojavu nedovoljne popunjenosti brodskih kapaciteta, izvan turističke sezone. Problem sezonalnosti može se ublažiti produljenjem sezone i razvojem turizma na otocima. Naravno, ovo sve imajući u vidu da otočki turizam treba podrediti interesu otočana i da nije moguć bez komponente održivosti. Stoga prvenstveno na otocima treba razvijati turizam namijenjen turistima veće kupovne moći. Pored

ostalog, oni će tada na otocima boraviti i izvan glavne turističke sezone, što bi utjecalo pozitivno i na smanjenje sezonalnosti morskog putničkog prometa.

Paralelno je potrebno povećati kvalitetu ukupne prometne i turističke usluge, što bi direktno pomoglo produžetku turističke sezone. Linijske putničke brodove treba modernizirati kako bi oni odgovarali potrebama zimskih, otežanih uvjeta plovidbe. Treba prvenstveno povećati brzinu trajekata i klasičnih putničkih brodova na više od 15 Nm, te brzih putničkih brodova na više od 25 Nm. Što se tiče poboljšanja sigurnosti i komfora, brodovi ne bi smjeli biti stariji od 25 godina. Gosti nenavikli na zimske uvjete plovidbe brodovima, moraju osjetiti što manje njihove negativne posljedice, kako bi mogli uživati u čarima koje donosi plovidba, te kako bi im posjeta otočkim destinacijama i zimi ostala u ugodnoj uspomeni.

Premda su turisti, u pravilu, zadovoljni sa pruženim uslugama u pomorskom prometu nezadovoljni su s učestalosti linija. Stoga se može zaključiti da bi produženje sezone imalo višestruke pozitivne posljedice, kako gospodarske, tako i socijalne.

Nesporno je da i kvalitetu otočkog turizma treba poboljšati. Treba rekonstruirati postojeće turističke objekte, a privatizaciju turističkog gospodarstva prepustiti stratezijskim investitorima, koji već imaju izgrađen turistički branding u konkurentskim destinacijama. Prije i poslije ljeta, klimatski uvjeti su pogoršani (niža je temperatura zraka i mora) pa više dolaze do izražaja nedostaci u turističkim kapacitetima. Iste treba otkloniti prvenstveno: uvođenjem grijanja u objekte, izgradnjom zatvorenih bazena, poboljšavanjem turističke pansionske i vanpansionske ponude.

Pored toga, trebale bi se realizirati i promovirati jedinstvene odlike hrvatskih otoka, čime bi otoci postali važna sastavnica hrvatskog turističkog branda. Na temelju ulaganja u kvalitetu ponude i marketing destinacije, moglo bi se očekivati i prevladavanje rane hrvatskog turizma – kratke sezone, koja onda zbog izrazite sezonalnosti dovodi do ograničenja u poslovanju, te u kvaliteti usluge hrvatskih linijskih brodara.

Bilješke

- /1/ Dovečar, R., Vukčević, M., Ekološka komponenta turizma na Mediteranu i u Hrvatskoj, Pomorski zbornik, br. 1./1999.
- /2/ Jurković, P. et.al., (ur): Poslovni rječnik, Masmedija, Zagreb, 1991.
- /3/ Hitrec, T.: Održivi turizam i okoliš i žiži interesa vijeća Europe, Turizam, br. 2.. 2002.

- /4/ Pašalić, Ž.: Razvojna međuovisnost i konfliktnost prometa i turizma, *Suvremeni promet*, No 3-4., 2001, pp. 155.
- /5/ Mrnjavac, E.(2002). *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija
- /6/ Vidučić, Lj, Vidučić. V.: Croatian Maritime Passenger Shipping and Passenger Ports – Interdependdence and Impact on Tourism, In: *DAAAM International Scientific Book 2004*, Katalinic, B., (Ed.), DAAAM International Scientific Vienna, Vienna , 2004., pp. 637
- /7/ Zelenika, R.(2001): Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2001.
- /8/ Šimulčuk, D., Perše, S. (2001). Prometna infrastruktura - čimbenik valorizacije turističkih potencijala Hrvatske, *Suvremeni promet*, No 3 -4, 2001., pp.161-162.
- /9/ Kritovac, F.: Sigurnost i komfor (udobnost) putničkog prometa i turizam, *Suvremeni promet*, br. 3-4/1997. str. 27- 29.

Literatura

1. Blažević, B., Vuković,T., (2002). Mogućnosti turizma u rješavanju problema nezaposlenosti, *Tourism and Hospitality management*, Wien-Opatija, April,
2. Dovečar, R., Vukčević, M., Ekološka komponenta turizma na Mediteranu i u Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, br. 1./1999.
3. Dulčić, A, Petrić, L. (2002). Upravljanje razvitkom turizma, *Mate*, Zagreb
4. Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2003.
5. Hitrec, T.: Održivi turizam i okoliš i žiži interesa vijeća Europe, *Turizam*, br. 2./ 2002..
6. Jurčević , M Budor, Z. (1999). Povezanost prometnog sustava i turističkih potencijala RH kao okosnica svekolikog razvika države, *Suvremeni promet*, br. 1-2., 1999.
7. Jurković, P. et.al., (ur): *Poslovni riječnik*, Masmedija, Zagreb, 1991..
8. Klarić, Z. , Razvoj ekoturizma i ruralnog turizma pridonosi slici Hrvatske, *Okoliš 111/ 2002..*
9. Kritovac, F.: Sigurnost i komfor (udobnost) putničkog prometa i turizam, *Suvremeni promet*, br. 3-4/1997.
10. Kunst, I.: *Koncepcija razvika turizma na hrvatskim otocima*, *Turizam*, No. 9-10.. 1996.
11. Kušen, E. *Ekoturizam i održiv i razvoj turizma*, *Okoliš 111/ 2002.*
12. Mrnjavac, E.: *Suvremeni promet* No 5., 2000.
13. Pašalić, Ž.:Razvojna međuovisnost i konfliktnost prometa i turizma, *Suvremeni promet*, No 3-4., 2001.
14. Šimičić, V.: *Studija prometnih i gospodarskih osnova povezanosti otoka s kopnom i otoka međusobno*, Zagreb, mimeo, 2003.
15. Šimulčuk, D., Perše, S.: *Prometna infrastruktura - čimbenik valorizacije turističkih potencijala Hrvatske*, *Suvremeni promet*, No 3 -4, 2001.
16. *Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. godine*, Ministarstvo turizma, 2003.
17. www.mingorp.hr Accessed: 2005.10.12.
18. Vidučić, Lj, Vidučić. V.: Croatian Maritime Passenger Shipping and Passenger Ports – Interdependdence and Impact on Tourism, In: *DAAAM International Scientific Book 2004*, Katalinic, B., (Ed.), pp. 637 -644, ISBN 1726-9687, DAAAM International Scientific Vienna, Vienna, 2004.
19. Zelenika, R.: *Prometni sustavi*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.