

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

TEA BUCUL

ANALIZA STANJA I MOGUĆNOSTI RAZVOJA
HRVATSKIH OTOKA

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

ANALIZA STANJA I MOGUĆNOSTI RAZVOJA HRVATSKIH OTOKA

**ANALYSIS OF THE CONDITION AND DEVELOPMENT POSSIBILITIES OF
CROATIAN ISLANDS**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Upravljanje obalnim područjem

Mentor: Izv.prof.dr.sc. Mirano Hess

Student/studentica: Tea Bucul

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 24230102952

Rijeka, rujan 2014.

Student/studentica: Bucul Tea

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 24230102952

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom ANALIZA STANJA I MOGUĆNOSTI RAZVOJA HRVATSKIH OTOKA izradio/la samostalno pod mentorstvom izv.prof. dr. sc. Mirano Hess.

U radu sam primijenio/la metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezo/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasan/na sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Student/studentica

Ime i prezime studenta/studentice

SAŽETAK

Obradom ovog rada definirani problem istraživanja hrvatskih otoka je upravo održivi razvoj hrvatskih otoka. Hrvatska ima velik broj otoka no, žalosno je, što njihov broj više participira u površini nego što sudjeluju u broju stanovnika u ukupnom broju stanovništva naše zemlje. Otoci su veliko bogatstvo te imaju jedinstven potencijal, ali nažalost ti su potencijali slabo iskorišteni. Kao posljedica toga javljaju se raznovrsni problemi kao što su to: depopulacije stanovništva, slabo razvijenog gospodarstva te problemi prometne povezanosti. Stoga, kroz ovaj rad, analizirani su problemi, istraženi uzroci i posljedice problema te definirana moguća rješenja.

Ključne riječi: hrvatski otoci, održivi razvoj, gospodarstvo, turizam.

SUMMARY

Trough the analysis conducted in this paper, the defined problem in the research of croatian islands is sustainable development of croatian islands. Croatia has a large number of islands, but sadly they contribute more to the area of the country occupy, than to the population in the Republic of Croatia. The islands are our great treasure and they present a unique potential, but unfortunately this potential is poorly used. Many preblem such as depopulation, poorly developed economy and trouble with traffic incoherence arise as a consequences of this situation. Therefore, trough out this paper I have analysed the problems, researched the causes and consequences of this problems and defined their possible solutions.

Key words: croatian islands, sustainable development, economy, tourism.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA	2
2. OSNOVNE ZNAČAJKE HRVATSKIH OTOKA	4
2.1. POLOŽAJ HRVATSKIH OTOKA.....	4
2.2. KLIMA I VEGETACIJA	7
2.3. TLO, FLORA I FAUNA	9
3. STANOVNIŠTVO HRVATSKIH OTOKA	11
3.1. KRETANJE BROJA STANOVNIKA HRVATSKIH OTOKA OD	12
2001. DO 2011.	12
3.2. MIGRACIJSKI SALDO STANOVNIŠTVA HRVATSKIH OTOKA OD 2001. DO	
2011.	17
3.3. PROMJENE DOBNOG SASTAVA OTOČNOG STANOVNIŠTVA OD 2001. DO	
2011.	19
4. GOSPODARSTVO	22
4.1. TURIZAM.....	23
4.1.1. Prirodno-turističke značajke	23
4.1.2. Razvoj otočnog turizma.....	25
4.1.3. Ciljevi i zadaci razvoja turizma	27
4.2. RIBARSTVO	28
4.2.1. Ribolov	29
4.2.2. Marikultura	32
4.2.3. Prerada ribe.....	33
4.3. BRODOGRADNJA	36
4.4. POLJOPRIVREDA	37

4.5. RUDARSTVO.....	38
5. PROMETNA POVEZANOST NA HRVATSKIM OTOCIMA	40
5.1. POVEZIVANJE OTOKA MOSTOVIMA.....	41
5.1.1. Krčki most	41
5.1.2. Paški most.....	42
5.1.3. Virski most, Pokretni most u Tisnom i Čioovski most	42
5.2. CESTOVNO- POMORSKO POVEZIVANJE OTOKA	43
5.2.1. Jadrolinija	48
5.3. ZRAKOPLOVNE LUKE NA OTOCIMA	49
5.3.1. Zračna luka Rijeka na Krku.....	49
5.3.2. Zračna luka Lošinj	49
5.3.3. Zračna luka Brač.....	50
5.4. POTICANJE OTOČNOG JAVNOG PRIJEVOZA.....	50
6. CILJEVI U SVRHU RAZVITKA HRVATSKIH OTOKA	52
7. ZAKLJUČAK	55
LITERATURA	57
POPIS SLIKA	60
POPIS TABLICA	60
POPIS GRAFIKONA	60
POPIS SHEMA.....	60

1. UVOD

Radi boljeg razumijevanja problematike obrađene u ovom diplomskom radu, u prvom dijelu, Uvodu, obratila se posebna pažnja sljedećim tematskim jedinicama: 1.) problem, predmet i objekti istraživanja, 2.) radna hipoteza, 3.) svrha i ciljevi istraživanja, 4.) znanstvene metode i 5.) struktura rada.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Nije novost da na otocima prevladava starija populacija, a među mladom vlada trend iseljavanja. Gospodarstvo je unatoč velikom potencijalu krajnje siromašno. Tek je turizam glavna gospodarska djelatnost uglavnom oslonjena na prirodne ljepote i znamenitosti dok ostali, poljoprivreda, ribarstvo, brodogradnja i rudarstvo, bilježe pad. Probleme također predstavlja i prometna povezanost.

Relevantne spoznaje o problematici i problemu istraživanja predstavljaju znanstvenu podlogu za definiranje predmeta istraživanja: istražiti aktualne probleme, utvrditi uzroke i posljedice prethodno navedenog problema. Ovdje je potrebno naglasiti da je pravilno određivanje važnosti te predložak konkretnih mjera od velikog značaja za opstanak hrvatskih otoka.

Prethodno navedeni problem istraživanja ima tri objekta istraživanja: a to su hrvatski otoci te analiza stanja i mogućnosti njihova razvoja.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sukladno bitnim odrednicama problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je radna hipoteza: proučavanjem analize stanja hrvatskih otoka, stvorene su osnovne

prepostavke održivog razvoja na otocima, istraženi aktualni problemi, utvrđeni uzroci i posljedice problema te definiranje mogućnosti njihova razvoja.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i ciljevi istraživanja u ovom diplomskom radu očituju se u sljedećemu: Istražiti i formulirati rezultate istraživanja o aktualnim problemima na hrvatskim otocima, utvrđivanje uzroka i posljedica, te spoznaja mana i nedostataka života na njima kako bi pokazali logična rješenja koja se odnose na dotične nedostatke te poboljšavanje istih.

Koje su osnovne značajke hrvatskih otoka?

Što dovodi do problema depopulacije na otocima?

Kakvo je gospodarsko stanje?

Kakav utjecaj ima prometna povezanost u razvoju otoka?

Kako riješiti probleme života na otocima u svrhu njihova daljnjeg razvitka?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: analize i sinteze, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda generalizacije i specijalizacije, komparativna metoda, deduktivna metoda, povijesna metoda, statistička metoda, metoda dokazivanja, metoda deskripcije, metoda kompilacije.

1.5. STRUKTURA RADA

Rezultati istraživanja predloženi su u nekoliko međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza i pomoćne hipoteze, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

Naslov drugog dijela rada je „Osnovne značajke hrvatskih otoka“. U tome dijelu rada obrađene su teme „Položaj hrvatskih otoka“, „Klima i vegetacija“, te „Tlo flora i fauna“.

„Stanovništvo hrvatskih otoka“ naslov je trećeg dijela rada. U tom dijelu predloženi su rezultati istraživanja broja stanovnika hrvatskih otoka, migracijski saldo te promjene dobnog sastava stanovništva.

U četvrtom dijelu rada s naslovom „Gospodarstvo“ detaljnije su obrađeni turizam, ribarstvo, brodogradnja, poljoprivreda i rudarstvo na otocima.

Peti dio naslova „Prometna povezanost na hrvatskim otocima“ obrađuje koji su to sve načini njihova povezivanja s obalnim djelom. U njegovim podnaslovima obrađene su teme povezivanja mostovima, cestovno-pomorskim povezivanjem te zračnim.

Šesti dio nosi naziv „Ciljevi u svrhu razvitka hrvatskih otoka“ u kojem se nabrajaju i obrazlažu isti.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. OSNOVNE ZNAČAJKE HRVATSKIH OTOKA

U nekolicini definicija otoka ostaje ona veoma jednostavna koja kaže: „ dio kopna okružen vodom“. Otok je specifična zemljopisna forma iz koje se izvode i specifičnosti otočne strukture. O otocima je mnogo toga napisano i svugdje se ističe da su otoci poseban svijet kulture i običaja, gospodarstva, povijesti i geopolitičkog značenja te da je to jedno područje drugačijeg načina života.

2.1. POLOŽAJ HRVATSKIH OTOKA

Hrvatska obala s otocima spada u najrazvedenije na svijetu. Gotovo sve otoke istočne obale Jadrana i njegova središnjeg djela čine upravo Hrvatski otoci, uvrstivši se u drugo po veličini otočje Sredozemlja.

Razvedenost obale je posljedica potapanja planinskih reljefnih oblika zbog otapanja leda nakon ledenog doba. Posljedica toga je da smjer pružanja otoka prati smjer pružanja planina na kopnu. To je prvi put uočeno na obali Dalmacije, te se u cijelom svijetu takav tip obale naziva dalmatinski tip obale.¹(Slika 1.)

Slika 1. Položaj hrvatskih otoka



Izvor:

http://pisarna.svarog.si/galerijatipov/tipi/pikaslika/primer2/obale_podolzna.jpg

¹ Krstulović, N. : Početna procjena stanja i opterećenja morskog okoliša hrvatskog djela Jadrana, Institut za oceanografiju i ribarstvo, Split, online: http://www.mzoip.hr/doc/More/Pocetna_procjena_morski_okolis.pdf (20.08.2014.)

Kada se govori o broju Hrvatskih otoka tu se nailazi na različitosti. Zanimljivo je da su brojke otoka s godinama rasle. U posljednjih stotinjak godina broj otoka hrvatskog Jadrana značajno se "povećao". Neki od podataka pronađenih u literaturi govore da početkom 20. stoljeća, precizno 1911. godine, za more što je danas hrvatsko, odnosno istočnu obalu Jadrana, navodi se da ima 1.121 otok u najširem pojmu te riječi, od toga 71 otok, 641 otočić te 409 hridi i grebena. Puno godina kasnije - 1987. objavljen je podatak da se uz našu obalu nalazi 1.151 otok, odnosno 60 otoka, 653 otočića te 438 hridi i grebena.² Brojka bliža nama, iz 1997. godine, još je malo veća. Po njoj ima 1.185 otoka, od toga 718 otoka, 389 hridi (iznad površine mora) i 78 grebena (ispod površine mora).³

Posljednji rad, što su ga kartografi Geodetskog fakulteta u Zagrebu ocijenili najtočnijim do sada, objavljen je 2004. godine. Njihova je brojka 1.246, i to 79 otoka, 525 otočića te 642 hridi i grebena.⁴ To danas mnogi prihvaćaju kao službeni podatak.

Prema statistici, u Republici Hrvatskoj naseljeno je 67 otoka, od kojih je njih pedesetak stalno naseljeno. Posljedica dugotrajnog odljeva stanovništva ogleda se u starenju otočne populacije. Prosječna starost iznosi 45 godina.

Godinama se raspravljalo i koji hrvatski otok je najveći. Oduvijek se govori da je Krk najveći, ali je proračunima iz 1992. i 1993. utvrđeno poklapanje njegove površine s površinom Cresa (405,78km², čak do pete decimale). No valja reći da je površina Cresa izračunana iz karte 1:5000, dok je površina Krka dobivena iz karte 1:20.000, jer manja karta još nije izrađena. Ipak to nikoga nije smetalo da Krk po inerciji i dalje navodi na prvome mjestu. No kako more u Jadranu kontinuirano raste, prosječno od 1 do 1,5 milimetra godišnje, položeni se Krk znatno brže smanjuje. Po novijim računanjima Geodetskog zavoda u Rijeci na temelju više karata dobiveno je da Cres ima između 405,78 i 407,07 četvornih kilometara, a Krk od 405,78 do 406,27. Stručnjaci su Geodetskog fakulteta u Zagrebu u međuvremenu utvrdili 407,5 km² za Cres i 405,2 km² za Krk. Cres se nije povećao, niti Krk smanjio, nego je tako bilo oduvijek, samo su metode mjerenja

² Šuljić, B. : *Otoci, Jadran je isti a otoka sve više*, Zadarski list, 13.02.2012. <http://www.zadarskilist.hr/clanci/13022012/jadran-je-isti-a-otoka-sve-vise> (20.08.2014.)

³ Ministarstvo razvitka i obnove: Nacionalni program razvitka otoka, Zagreb 1997., str.10.

⁴ Šuljić, B. : *Otoci, Jadran je isti a otoka sve više*, Zadarski list, 13.02.2012. <http://www.zadarskilist.hr/clanci/13022012/jadran-je-isti-a-otoka-sve-vise> (20.08.2014.)

davale drugačije rezultate.⁵ Tablica koja slijedi prikazuje poredak najvećih hrvatskih otoka i njihovu površinu.

Tablica 1. Najveći hrvatski otoci s pripadajućim površinama

OTOK	POVRŠINA (Km²)
CRES	407,5
KRK	405,2
BRAČ	394,5
HVAR	299,6
PAG	284,5
KORČULA	276,0
DUGI OTOK	114,4
MLJET	104,4
VIS	90,8
RAB	90,2

Izvor: Izradila studentica prema: Gorila vijesti: *Koji je najveći otok u Hrvatskoj - Koliko otoka ima hrvatska*, 30.12.2010.

http://vijestigorila.jutarnji.hr/gorilopedija/lifestyle/zemljopis_i_povijest/koji_je_najveci_otok_u_hrvatskoj_koliko_otoka_ima_hrvatska (21.8.2014)

Otočni se prostor odlikuje svojim reljefom, klimom, tradicijom, nasljeđem, običajima, poviješću... Svaki otok ima određene društvene i gospodarske posebnosti. Na hrvatskim otocima su tri nacionalna parka, i to Brijuni, Mljet i Kornati, te park prirode Telašćica na Dugom otoku.⁶

⁵ Nadilo, B.: *Razvitak hrvatskih otoka*, Građevinar, 2001., p.39-49., online: <http://www.casopis-gradjevinar.hr/~hsgior1/gradjevinar/assets/Uploads/JCE-53-2001-01-06.pdf> (21.08.2014)

⁶ Vidučić., V.: *Održivi razvoj otočnog turizma*, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, Vol. 54 No. 1-2, Naše more, 2007., p.42-48.

2.2. KLIMA I VEGETACIJA

Hrvatska obala i otoci leže u području jadranskog tipa mediteranske klime. Ljeta su vruća i suha, zime blage i vlažne, a insolacija je velika. Posebna klimatska obilježja razlikuju se, međutim, od otoka do otoka, ovisno o strani svijeta, nadmorskoj visini ili izloženosti vjetrovima.

Klimatski se nerijetko razlikuju i vanjska (pučinska) i unutarnja strana otoka. Do Kvarnerskih otoka zimi dopiru planinski i kontinentalni utjecaji. Dalmatinski otoci su pod većim maritimnim klimatskim utjecajem, jer je Jadran tu dublji i prostraniji pa akumulira više topline. Osim Krka i sjevernih dijelova Cresa, Paga i Raba otoci su unutar siječanjske izoterme od 6°C koja označava granicu sredozemne klime. Srpanjski temperaturni prosjeci kreću se na otocima od 23,7 do 25,6 °C, što je prije svega posljedica velike insolacije. Hrvatski otoci spadaju u najosunčanije krajeve Europe; godišnji prosjek kreće se od 2 200 do 2 650 sati sunčanog vremena, što znači da sunce dnevno sija u prosjeku od 6 do više od 7 sati.

Režim padalina je tipično sredozemna. Godišnje padne od 1141 mm na Cresu, do 266 mm na Palagruži. Maksimumi su negdje u studenom, negdje u prosincu, a minimumi u srpnju odnosno u kolovozu. Kao i drugdje u kršu, kiša ponire i izbija na površinu na spojevima vapnenca i nepropusnih stijena u obliku izvora ili pak podmorskih vrulja. Stalnih vodotoka nema. Tijekom kišnog razdoblja na terenima izgrađenima od polupropusnih i propusnih stijena javljaju se povremeni vodotoci ne veći od potoka, a zatiču se i krške lokve. Na Krku su dva jezera, a na Cresu jezero Vrana, prirodna pojava izuzetne vrijednosti i gospodarskog značenja. Nastalo je u krškoj uvali izbijanjem vode iz dubljih vodonosnih slojeva, a godišnji mu režim ovisi o padalinama. Jezero čini kriptodepresiju dubine 74 m, zapremnine 200 000 000 m³ pitke vode. Dugo je 5,5, široko 1,5 km, a površina mu je oko 5,5 km².

Glavni činitelj otočne klime i biljnog pokrova, Jadransko more, spada u topla mora. Temperatura na površini ne pada ispod 10°C ni zimi, a ljeti prelazi 25°C. S izuzetkom većih luka, more je oko otoka nezagađeno, kao uostalom i cijeli hrvatski dio Jadrana.⁷

⁷ Starc, N., Kaštelan-Macan, M., Čurlin, S.: *Nacionalni program razvitka otoka*, Republika Hrvatska Ministarstvo razvitka i obnove, Zagreb, 1997., p.11.

Krenuvši od sjevera prema jugu, na prvom mjestu se nalazi područje Kvarnerskih otoka. Ono je posebno zanimljivo jer tuda prolazi granica dvije vrlo izrazite biogeografske cjeline Mediterana; vazdazelene eumediteranske zone i listopadne submediteranske zone. Otoci Rab, Lošinj i veći dio Cresa pripadaju eumediteranu, a sjeverni dio Cresa i gotovo čitav otok Krk pripadaju submediteranu.

Premda je antropogeni utjecaj na šume, koje su nekoć pokrivala gotovo čitav ovaj prostor, vrlo izražen kroz tisućljeća, do danas se održalo nekoliko lijepih šumskih kompleksa. U eumediteranu to su šuma crnike (*Orno-Quercetum ilicis*) Dundo na Rabu i šuma Punta Križa na otoku Cresu, koja predstavlja najveći i najbolje očuvani kompleks crnikovih šuma na Jadranu. Na otocima Lošinj, Iloviku, Unijama, Cresu i Rabu velike površine zauzeli su degradirani oblici crnikovih šuma tipa makije. Na Krku je crnikovih šuma vrlo malo, a također su razvijene u obliku makije. Na Krku, kao izrazito submediteranskom području su, međutim, mnogo ljepše i prostranije listopadne šume hrasta medunca i bijelog graba (*Quercus-Carpinetum orientalis*) koje zauzimaju veće prostore u zapadnom dijelu otoka npr. oko Dubašnice i Glavotoka. Ljepotom i raznolikošću listopadnih šuma ističe se i područje Tramuntane na otoku Cresu. Potpuni kontrast šumovitim područjima su goli kamenjarski pašnjaci kao krajnji stadiji degradacije vegetacije. Najvažnije zajednice vegetacije kamenjara kvarnerskih otoka i priobalja su pašnjak ljekovite kadulje i kovilja (*Stipo-Salviaetum officinalis*), osobito na buri izloženim površinama, te pašnjak vlasulje i smilice (*Koelerio - Festucetum illyricae*) na nešto zaštićenijim položajima s očuvanijim tlom.⁸

Mediteransko-litoralni pojas obuhvaća veći dio otoka srednje i južne Dalmacije. Za to područje karakteristične su vazdazelene šume hrasta crnike (*Quercus ilex*) i šume alepskog i crnog dalmatinskog bora (*Pinus halepensis* i *Pinus nigra* subsp. *dalmatica*) koje su razvijene u stenomediteranskoj i eumediteranskoj zoni. Stenomediteranska zona obuhvaća najveći dio jadranskih otoka južno od Kornata, a na kopnu područje južnije od Splita. Najljepše šume alepskog bora nalaze se na otoku Mljetu, zatim na Pelješcu, Hvaru, Korčuli i Lastovu.

Stenomediteranska i eumediteranska zona obuhvaćaju najtoplija područja Jadranske obale. Temperatura je barem 50 tjedana kroz godinu iznad 5°C. Zime su blage i kišovite, a

⁸ PGZ: *Biološka raznolikost primorsko-goranske županije*, online: http://www.pgz.hr/documents/bioloska_raznolikost.pdf (22.8.2014.)

ljeta suha i vruća. Submediteranska zona razlikuje se većom količinom padalina u zimskim mjesecima i znatno nižom temperaturom zbog koje je vegetacija listopadna. Slično eumediteranskoj zoni i ovdje su ljeta suha i vruća.⁹

2.3. TLO, FLORA I FAUNA

Otočno tlo odredili su geološki sastav, vjetrovi i padaline, a više nego na kopnu i čovjek. Najrasprostranjenije tlo je crljenica (terra rossa) koja ispunja krške udoline, doce, ponikve i ostale krške udubine. Može se naći svugdje osim na Susku, Velim i Malim Srakanama te na Biševu. Dugotrajnom obradom i taloženjem humusa dio crljenice pretvoren je u smeđe primorsko tlo. Na dolomitnim terenima nastale su pjeskulje, svjetlosmeđa tla čija je površina bogata humusom, a na diluvijalnim plavinama i plazinama porozna litogeno-karbonatna tla koja prekrivaju područja povremenih vodotokova. U zonama fliša mogu se naći glinasto-ilovasta tla sivožute i žute boje koja nisu naročito plodna.

Otočne mineralne sirovine svode se na često vrlo vrijedni arhitektonski i tehnički građevni kamen te na morsku sol. Sve posebnosti otočnih ekosustava uočavaju se i na hrvatskim otocima. Prevladava sredozemna zimzelena vegetacija, u kojoj je ekološki najznačajnija makija, degradirana šumska zajednica hrasta crnike, koju čine crnika, zelenika, gluhač, smrič, mirta, smrča, planika, lovor, brnistra i još nekoliko biljaka. Makija je najočuvanija na Brijunima, a mjesti mično je u dobru stanju i na Rabu, Cresu, Lošinju, Dugom otoku, Braču, Korčuli, Lastovu i Mljetu. Znatno veće površine zauzima, međutim, degradirana makija ili garig, koji je grmolik, a nastaje masovnom sječom, erozijom te na opožarenim prostorima.

Na otocima se mogu naći i kamenjare, biljne zajednice koje se sastoje iz bodljikava i mirisna bilja, trna, kadulje, smilja, kovilja, pelina i drača. Šume alepskog, primorskog i pinaster bora poseban su dio otočne flore. Uglavnom je riječ ouzgojenim šumama, ali ima i samoniklih. Na Braču, iznad 400 metara, rastu i samonikle šume dalmatinskoga crnog bora. Na Krku i sjevernim dijelovima Paga, Cresa i Raba, koji se nalaze izvan siječanjske

⁹ Alegro., A., : *Vegetacija hrvatske*, online:
http://www.vusz.hr/Cms_Data/Contents/VSZ/Folders/dokumenti/javanustanovazaupravljanjezasticenimpirodnimvrijednostima/arhiva/~contents/NDW2SALP92LHTQZ7/2011-3-15-5947916-2009-12-7-5331263-vegetacijahrvatske.pdf (22.8.2014.)

izoterme od 6°C, prevladava listopadna submediteranska biljna zajednica hrasta medunca i bijeloga graba, a na strminama ima i listopadnih šikara.

Na hrvatskim otocima prevladava sitna divljač uključujući i grabežljivu, a endemske biljne i životinjske vrste broje se na desetke. Ornitofauna je izuzetno bogata. Najpoznatija, ali i najugroženija vrsta jest bjeloglavi sup na Cresu i Plavniku. Životinjski je svijet uglavnom autohton. Od nseljenih se utjecajem na otočni ekosustav izdvajaju zečevi, jarebice, već poodavno dovedeni mungos, te jeleni i mufloni. Među domaćim životinjama prevladavaju, naravno, ovce i koze, ponegdje na većim otocima i krave, a teret su donedavno nosili magarci ili na većim otocima i konji.¹⁰

¹⁰Starč, N., Kaštelan-Macan, M., Čurlin, S, op.cit. p.11-12

3. STANOVNIŠTVO HRVATSKIH OTOKA

Hrvatski otoci daleko više participiraju u površini nego što sudjeluju brojem stanovnika u ukupnom stanovništvu Hrvatske. Ta je situacija predvidljiva jer je tek mali broj naših otoka naseljen.

Novija društvena i gospodarska povijest hrvatskih otoka najbolje je ocrtana kretanjem otočnog stanovništva. Popisom stanovništva Hrvatske 2011. utvrđen je broj od 124.955 otočana kao stalnih stanovnika. Tim popisom istu kategoriju stanovništva Hrvatske činilo je 4.284.889 stanovnika, iz čega proizlazi da je udio otočnog stanovništva u stanovništvu Hrvatske bio 2,9%. U usporedbi s prethodna tri popisa stanovništva (1981., 1991. i 2001.) došlo je do relativnog povećanja otočnog udjela. Kako se 2011. smanjio broj stanovnika Hrvatske u odnosu na prethodni popis, a na otocima je istovremeno zabilježen porast broja stanovnika, rezultat je porast njegova udjela u ukupnome hrvatskom stanovništvu. Godine 1981. otočno stanovništvo činilo je 2,5% cjelokupne hrvatske populacije u zemlji, što se nije bitno promijenilo ni prilikom sljedećeg popisa stanovništva 1991. (2,5%). Godine 2001. ono čini 2,8% ukupne hrvatske populacije.¹¹

Otoke teritorijalno obuhvaća sedam županija, s time da se u šest nalaze naseljeni otoci. Istarska županija obuhvaća zapadnoistarski otočni niz, međutim na njemu ne nalazimo naseljena mjesta. U Primorsko-goranskoj županiji nalaze se svi kvarnerski otoci. U Ličko-senjskoj županiji nalazi se samo sjeverni dio otoka Paga. Najbrojnije otočje ima Zadarska županija. Sljedeće je po brojnosti otočno područje koje obuhvaća Šibenska-kninska, potom Splitsko-dalmatinska, i najjužnije, Dubrovačko-neretvanska županija kao što je to prikazano u tablici 2.

¹¹ Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p. 175.

Tablica 2. Otočno stanovništvo u stanovništvu pripadajućih županija 2011.

Županija	Broj stanovnika		Udio otočnoga u ukupnom stanovništvu (%)
	ukupno	otoci	
Primorsko-goranska	296.195	39.706	13,41
Ličko-senjska	50.927	3663	7,19
Zadarska	170.017	20.952	12,32
Šibensko-kninska	109.375	6063	5,54
Splitsko-dalmatinska	454.798	36.338	7,99
Dubrovačko-neretvanska	122.568	18.233	14,88
Ukupno Republika Hrvatska	4.284.889	124.955	2,92

Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p.176.

Iz prethodno prikazane tablice može se vidjeti analiza udjela otočne populacije u ukupnom broju stanovnika županija u vrijeme popisa 2011.godine. Dubrovačko-neretvanska, Primorsko-goranska i Zadarska županija prednjače nad brojem stanovnika naseljenim na otocima, dok Splitsko-dalmatinska, Ličko-senjska i Šibensko-kninska županija imaju manje od 10% stanovništva naseljenim na pripadajućim otocima. U ukupnom stanovništvu Republike Hrvatske otočko stanovništvo čini tek 2,92% .

3.1. KRETANJE BROJA STANOVNIKA HRVATSKIH OTOKA OD

2001. DO 2011.

Ukupni broj stanovnika hrvatskih otoka zabilježen popisom 2001.godine. Iznosio je 122.418, a popisom 2011. godine 124.955 stanovnika, što znači da je u deset godina došlo do povećanja statističkog broja od 2535 otočana i da je relativno povećanje bilo 2,1%.¹²

U tome među-popisnom razdoblju predznak ukupnoga kretanja stanovništva kvarnerske i dalmatinske otočne skupine je pozitivan.

¹² Ibidem ,p.176.

Također se može ustvrditi da se stope porasta broja stanovnika u odnosu na to razdoblje smanjuju, i to nešto blaže kod kvarnerskoga otočnog stanovništva, gdje je međupopisni porast od 1991. do 2001. bio 3,7%, dok je kod dalmatinske otočne populacije taj porast iznosio 4,2%. Od 48 službeno naseljenih otoka 2001., nakon jednog desetljeća na Svetom Andriji više nema stalnih stanovnika. U tom razdoblju sedamnaest otoka bilježi porast broja stanovnika, dva imaju isti broj stanovnika, dok preostali otoci, a oni su prevladavajući u ukupnome otočnom broju, depopuliraju.¹³

Kvarnerska otočna populacija bilježi veći porast u usporedbi s dalmatinskom otočnom populacijom. Kretanje broja stanovnikakvarnerskih otoka od 2001. do 2011. prikazano je u slijedećoj tablici.

Tablica 3. Kretanje broja stanovnika kvarnerskih otoka od 2001. do 2011.

Otok/otočna skupina	Broj stanovnika		Apsolutna razlika (2011. – 2001.)	Indeks popisne promjene
	2001.	2011.		
Krk	17.860	19.383	1523	108,5
Cres	3184	3079	-105	96,7
Lošinj	7771	7587	-184	97,6
Rab	9480	9328	-152	98,4
Unije	90	88	-2	97,8
Vele Srakane	8	3	-5	37,5
Male Srakane	2	2	0	100,0
Susak	188	151	-37	80,3
Ilovik	104	85	-19	81,7
Kvarnerski otoci	38.687	39.706	1019	102,6
Hrvatski otoci	122.418	124.955	2537	102,1

Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p.177.

Iz tablice 3. vidljivo je da na kvarnerskim otocima samo jedan otok ima porast broja stanovnika- otok Krk, kod kojeg je ono više nego trostruko veće od depopulacije ostalih triju velikih kvarnerskih otoka.

¹³ Ibidem, p. 177.

Kod dalmatinskih otočnih podskupina vidljiva je zavisnost kretanja broja stanovnika i geografskog položaja. Na sjevernodalmatinskim otocima uočava se visoka stopa porasta broja stanovnika (Tablica 4.), na srednjodalmatinskima stagnacija (Tablica 5.), odnosno veoma blagi porast, dok se na južnoj dalmatinskoj otočnoj podskupini uočava umjerena depopulacija (Tablica 6.). Iz tih podataka može se zaključiti da se pozitivni predznaci u kretanju broja stanovništva smanjuju promatrajući otoke od sjevera prema jugu, gdje se odražuju u depopulaciji. Tako u najjužnijoj skupini u razdoblju od 2001. do 2011. ne postoji otok na kojemu se broj stanovnika povećao.

Tablica 4. Kretanje broja stanovnika sjevernodalmatinskih otoka od 2001. do 2011.

Otok/otočna skupina	Broj stanovnika		Apsolutna razlika (2011. – 2001.)	Indeks popisne promjene
	2001.	2011.		
Pag	8398	9059	661	107,9
Vir	1608	3000	1392	186,6
Olib	147	140	-7	95,2
Silba	265	292	27	110,2
Premuda	58	64	6	110,3
Ist	202	182	-20	90,1
Molat	207	197	-10	95,2
Sestrunj	48	48	0	100,0
Rivanj	22	31	9	140,9
Zverinac	48	43	-5	89,6
Ošljak	18	29	11	161,1
Ugljan	6164	6049	-115	98,1
Pašman	2711	2845	134	104,9
Iž	557	615	58	110,4
Rava	98	117	19	119,4
Dugi otok	1772	1655	-117	93,4
Vrgada	242	249	7	102,9
<i>Sjevernodalmatinski otoci</i>	22.565	24.615	2050	109,1
Dalmatinski otoci	83.731	85.249	1518	101,8
Hrvatski otoci	122.418	124.955	2537	102,1

Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p. 178.

Kao što se može vidjeti iz tablice 4. kod sjevernodalmatinskih otoka najveći porast stanovnika bilježi otok Vir, koji je gotovo uduplao broj stanovnika dosegnuvši brojku od 3000 u odnosu na 1608 stanovnika zabilježenih u popisu 2001.godine. Veoma blagi porast još bilježe Pag, Pašman, Iž, Silba, Rava, Ošljak, Rivanj, Vrgada i Premuda, dok Sestrunj stagnira sa istim brojem stanovnika 2011. kao što je to zabilježeno i u 2001.godini. Najveću depopulaciju imaju Dugi otok, a sa veoma malom razlikom slijedi ga Ugljan. Neznatniju depopulaciju doživjeli su još i Ist, Molat, Olib i Zverinac. U ovom otočnom području, u naznačenom razdoblju, porast stanovnika bilježi se za 2050 stanovnika.

Tablica 5. Kretanje broja stanovnika srednjodalmatinskih otoka od 2001. do 2011.

Otok/otočna skupina	Broj stanovnika		Apsolutna razlika (2011. – 2001.)	Indeks popisne promjene
	2001.	2011.		
Murter	5060	4895	-165	96,7
Kornati	7	19	12	271,4
Prvić	453	403	-50	89,0
Zlarin	276	284	8	102,9
Krapanj	237	170	-67	71,7
Kaprije	143	189	46	132,2
Žirje	124	103	-21	83,1
Drvenik mali	54	87	33	161,1
Drvenik veli	168	150	-18	89,3
Čiovo	5387	5908	521	109,7
Šolta	1479	1700	221	114,9
Brač	14.031	13.956	-75	99,5
Hvar	11.103	11.077	-26	99,8
Vis	3617	3445	-172	95,2
Biševo	19	15	-4	78,9
Sveti Andrija	1	0	-1	0,0
Srednjodalmatinski otoci	42.159	42.401	242	100,6
Dalmatinski otoci	83.731	85.249	1518	101,8
Hrvatski otoci	122.418	124.955	2537	102,1

Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p. 179.

Iz prethodne tablice, tablice 5., vidljivo je da srednjodalmatinski otoci bilježe blaži porast u odnosu na sjevernodalmatinske, gotovo bi se moglo reći da i stagniraju. Najveći broj novopristiglih stanovnika naselio je Čiovo, Šoltu i Drvenik mali, dok se najveća depopulacija vidljiva je na Visu, Murteru i Braču. Ukupno gledajući na sjevernodalmatinskom području taj blagi porast očituje se kroz 242 stanovnika više zabilježenih u popisu 2011. u odnosu na 2001. godinu.

Tablica 6. Kretanje broja stanovnika južnodalmatinskih otoka od 2001. do 2011.

Otok/otočna skupina	Broj stanovnika		Apsolutna razlika (2011. – 2001.)	Indeks popisne promjene
	2001.	2011.		
Korčula	16.182	15.522	-660	95,9
Lastovo	835	792	-43	94,9
Mljet	1111	1088	-23	97,9
Šipan	436	419	-17	96,1
Lopud	269	249	-20	92,6
Koločep	174	163	-11	93,7
<i>Južnodalmatinski otoci</i>	<i>19.007</i>	<i>18.233</i>	<i>-774</i>	<i>95,9</i>
Dalmatinski otoci	83.731	85.249	1518	101,8
Hrvatski otoci	122.418	124.955	2537	102,1

Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p..180.

Depopulacija stanovnika južnodalmatinskih otoka vidljivo je prikazana u tablici 6. Svi otoci ovog područja bilježe pad broja stanovnika, a njihove najveće brojke redom se očituju na Korčuli, Lastovu i Mljetu. U ukupnom broju stanovnika ovog područja južnodalmatinsko otočje depopulaciju bilježi kroz 774 stanovnika manje u odnosu na njihov broj 2001. godine.

3.2. MIGRACIJSKI SALDO STANOVNIŠTVA HRVATSKIH OTOKA OD 2001. DO 2011.

U posljednjemu međupopisnom razdoblju na hrvatskom otočju registriran je pozitivni migracijski saldo, koji je zadržao gotovo jednaki intenzitet kao u prethodnom desetljeću. Sve promatrane otočne skupine, izuzevši južnodalmatinsku, u proteklom međupopisnom razdoblju obilježava priljev stanovništva u odnosu na odseljavanje otočana.

Na stvarni migracijski saldo utijeće i pojava fiktivnog prijavljivanja boravišta na otočju, te se javlja pitanje koliki je on u stvarnosti. Slikovito rečeno, pozitivni migracijski saldo takva je obujma da se stanovništvo naših otoka u proteklih deset godina zbog te sastavnice ukupnoga kretanja povećalo za broj stanovnika veličine otoka koji bi se smjestio na sedmo mjesto po veličini populacije, odnosno između Paga i Lošinja. Kad se suprotstave pozitivna stopa migracija i negativne stope prirodnoga kretanja, vidljivo je da pozitivni migracijski saldo poništava negativne na svim otočnim podskupinama osim južnodalmatinske (Tablica 7.)¹⁴

Tablica 7. Migracijski saldo stanovništva otočnih skupina od 2001. do 2011.

Otočna skupina	Broj stanovnika		PP	MS	ms (‰)
	2001.	2011.			
Kvarnerski otoci	38.687	39.706	-1045	2064	5,3
Sjevernodalmatinski otoci	22.565	24.615	-1621	3671	15,6
Srednjodalmatinski otoci	42.159	42.401	-2129	2371	5,6
Južnodalmatinski otoci	19.007	18.233	-737	-37	-0,2
Dalmatinski otoci	83.731	85.249	-4487	6005	7,1
Hrvatski otoci	122.418	124.955	-5532	8069	6,5

Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p.187.

Kako što se iz prethodne tablice može vidjeti, dok je kod kvarnerske i sjevernodalmatinske skupine migracijski saldo više nego dvostruko veći od prirodnog pada, kod srednjodalmatinske skupine prirodni se pad približio pozitivnome migracijskom saldu, što je rezultiralo tek blagim porastom općega kretanja. Na južnodalmatinskim otocima demografsko je stanje znatno nepovoljnije jer su obje sastavnice ukupnoga

¹⁴ Ibidem, p.186-187.

kretanja negativne, što logično rezultira i krajnje negativnim predznakom općega kretanja stanovništva.

Nadalje slijedi prikaz stanja migracijskog salda na pojedinim hrvatskim otocima. (Tablica 8.)

Tablica 8. Migracijski saldo stanovništva odabranih hrvatskih otoka od 2001. do 2011.

Otok	Broj stanovnika		PP	MS	ms (%)
	2001.	2011.			
Vir	1608	3000	46	1346	58,4
Čiovo	5387	5908	10	511	9,0
Lošinj	7771	7587	-103	-81	-1,1
Rab	9480	9328	-127	-25	-0,3
Krk	17.860	19.383	-538	2061	11,1
Korčula	16.182	15.522	-483	-177	-1,1
Brač	14.031	13.954	-451	374	2,7
Hvar	11.103	11.077	-404	378	3,4
Pag	8398	9059	-384	1045	12,0
Hrvatski otoci	122.418	124.955	-5532	8069	6,5
Pašman	2711	2845	-137	271	9,8
Cres	3184	3079	-191	86	2,7
Murter	5060	4895	-309	144	2,9
Lastovo	835	792	-51	8	1,0
Ugljan	6164	6049	-479	364	6,0
Vis	3617	3445	-390	218	6,2
Mljet	1111	1088	-128	105	9,5
Dugi otok	1772	1655	-224	107	6,2
Šolta	1479	1700	-227	448	28,2

Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p. 188.

Iz tablice 8. može se zaključiti da je otok Vir daleko vodeći s obzirom na indeks migracijskog salda. Imigracijska ekspanzija s ostvarenom prosječnom godišnjom stopom iznosi čak 58,4%. To proizlazi iz činjenice da je on postao sinonim za izgradnju stanova za odmor i sve loše što se veže uz to.

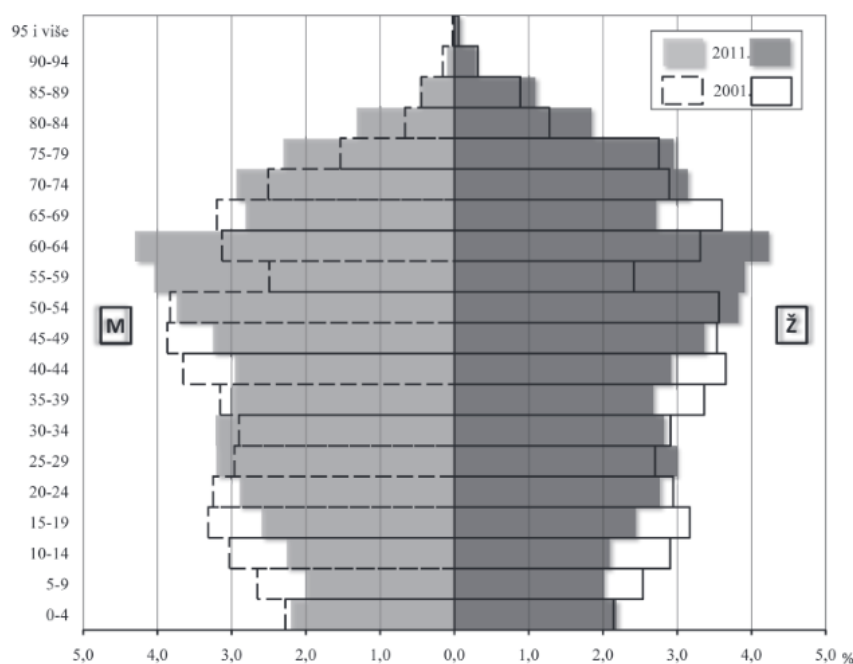
3.3. PROMJENE DOBNOG SASTAVA OTOČNOG STANOVNIŠTVA OD 2001. DO 2011.

Većim dijelom 20. stoljeća na hrvatskom su otočju dominirali negativni demografski procesi. Dugogodišnja emigracijska kretanja i prirodna depopulacija rezultirali su starenjem populacije i slabljenjem biodinamičkih potencijala otočnog stanovništva. Prema Nejašmiću, »...u tako ostarjeloj populaciji dolazi do smanjenja ekonomske aktivnosti, a teško je (negdje i nemoguće) uspostaviti zadovoljavajući i uravnotežen društveni život. To rezultira daljnjim odlaskom preostale mladeži čime se produbljuje sociodemografska depresija te ograničava mogućnost stabiliziranja nepovoljnih demografskih i opće razvojnih tendencija« (Nejašmić, 1992: 31). Nakon emigracijskog razdoblja, kako je već navedeno, u posljednja dva međupopisna razdoblja na hrvatskom je otočju zabilježeno jačanje pozitivne migracijske sastavnice i rast broja stanovnika. Slijedom odnosa općega kretanja stanovništva i dobno-spolnog sastava bili su očekivani pozitivni pomaci kod pokazatelja dobno-gostavna stanovništva. Analize su pokazale da u posljednjem desetljeću 20. stoljeća do toga nije došlo te se stoga smatra da je potvrđena pretpostavka da su u »statističkom naseljavanju« otoka sudjelovali vlasnici kuća za odmor i starija populacija.¹⁵

Dobno-spolna piramida slikovito daje uvid u stanje na otocima te je prikazana nadalje, shemom 1.

¹⁵ Ibidem, p. 192.

Shema 1. Dobno-polna piramida stanovništva hrvatskih otoka od 2001. do 2011.



Izvor: Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p. 193.

Rezultati raščlambe općega kretanja stanovništva hrvatskih otoka od 2001. do 2011. na shemi 1. pokazali su da je nastavljen trend rasta broja stanovnika temeljen na pojačanoj imigraciji, a svi pokazatelji promjena dobnog sastava govore da se ni u tom pogledu nije ništa promijenilo. Usporedba dobnopolne piramide 2001. i 2011. pokazuje jasan nastavak starenja otočnog stanovništva, koji se očituje u daljnjem sužavanju baze i širenju gornje polovice piramide.

Kao što je već ranije rečeno, pokazatelji dobnog sastava u periodu od 2001. do 2011. godine na otocima pokazuju kako se povećao broj starije populacije, odnosno kako se prosječan broj dobne starosti stanovništva u ovom periodu povećao. Tablica 9., koja slijedi pokazuje točnije podatke po pojedinim otočnim skupinama.

Tablica 9. Pokazatelj dobnog sastava stanovništva po pojedinim otočnim skupinama od 2001. do 2011.

Otok	Prosječna starost		
	2001.	2011.	Razlika
Kvarnerski otoci	40,6	43,6	3,0
Sjevernodalmatinski otoci	44,8	47,7	3,0
Srednjodalmatinski otoci	42,4	45,4	3,0
Južnodalmatinski otoci	41,6	44,0	2,4
Dalmatinski otoci	42,9	45,7	2,9
Premošteni otoci	41,2	44,4	3,2
Nepremošteni otoci	42,5	45,4	2,9
Mali otoci	53,6	55,4	1,8
Hrvatski otoci	42,1	45,1	2,9

Izvor: Lajić, I., Mišetić, R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p. 195.

Gledajući podatke iz tablice 9. može se zaključiti kako se u naznačenom periodu na hrvatskim otocima prosječna starost stanovništva koja je 2001. iznosila 42,1 godinu u 2011. godini popela na 45,1, dakle u jednom desetljeću ono je naraslo za 2,9 godine. Jedan neobičan podatak o migracijama starije populacije je taj da su premošteni otoci, koji imaju najbolju povezanost s kopnom, imali najveći porast prosječne dobi populacije od čak 3,2 godine. Najmanju razliku od samo 1,8 godine imaju mali otoci, rekla bi očekivano, mali otoci na kojima ima najmanje nataliteta, a pretežito je tu ostala nastanjena jedino starija populacija.

4. GOSPODARSTVO

Hrvatski otoci i priobalje su po svim karakteristikama jedinstveni u svijetu i imaju velike potencijale za razvoj i doprinos ukupnom gospodarstvu Republike Hrvatske. Unatoč potencijalima taj je doprinos do sada bio neznatan zbog raznih okolnosti, od kojih treba spomenuti neadekvatnu prometnu povezanost sa unutrašnjošću, ratna i politička previranja koji su zajedno znatno pridonijeli depopulaciji ovih dijelova Hrvatske a time i stagnaciji razvoja i unaprjeđenju gospodarskih grana na tim područjima.

Struktura otočnog gospodarstva u usporedbi sa gospodarstvom na kopnu oduvijek je bila i do današnjih dana ostala jednostavna i siromašna. Poljoprivreda je zapuštena, a prevladava turizam za kojim slijede trgovina, brodarstvo i nešto industrije u kojoj su najznatniji remontna brodogradnja, prerada ribe, kamenarstvo, vinarstvo i proizvodnja vinskih destilata. Što se tiče troškova života i ulaganja, oni su zbog prijevoznih troškova znatno viši nego na kopnu te još jedan od razloga slabo razvijenog gospodarstva.

Kao i na kopnu tako je i otočno gospodarstvo kroz povijest imalo svoje uspone i padove, ali u usporedbi sa usponima i padovima gospodarstva na kopnu otočno gospodarstvo označavaju nagli usponi, čak brže od onih na kopnu ali su zato i padovi bili katastrofalni. Današnja slika otoka je jasan pokazatelj takvih oscilacija a očituje se u vrlo malim obimu preostalog gospodarstva. Čak i u najboljim godinama otočno gospodarstvo nikad nije premašilo 5% - 7% udjela u ukupnom gospodarstvu Republike Hrvatske.¹⁶

Nakon sporih gospodarskih uspona, naglih padova, naseljavanja i napuštanja, otočko gospodarstvo je i dalje na niskoj razini. Posebnu pozornost zaslužuju tek turizam zbog profitabilnosti, poljoprivreda zbog neodgovarajuće korištenih resursa, prerada ribe zbog izuzetnog društvenog, ponegdje čak demografskog značenja i promet o čijem razvitku ovisi uklapanje otoka u hrvatski i sredozemni gospodarski prostor.

¹⁶Starč, N., Kaštelan-Macan, M., Ćurlin, S, op.cit., p. 28.

4.1. TURIZAM

Dinamičniji razvoj turizma na području hrvatske počinje ranih 1960-ih godina kada su mjerama fiskalne politike potaknuta veća materijalna ulaganja u turističke kapacitete. Porast životnog standarda domaćeg stanovništva i liberalizacija prelaska preko granica omogućila je i porast prometa domaćih i inozemnih turista. U počecima obalni dio primorja koji je prometno bolje povezan sa zaleđem i međunarodnim prometnim pravcima bio je „prava meta“ za turiste. Za razliku od obalnog djela jadranski arhipelag postaje turistički zanimljiviji tek kasnije. Razvojem i uspostavi većeg broja trajektnih linija i izgradnji otočnih prometnica postaje interesantniji i sve većem broju turista. Dostupniji i opremljeniji osnovnom komunalnom infrastrukturom otoci postaju turistički privlačniji čime se potiču i financijska ulaganja u turističke kapacitete. Ovisnost otočne privrede o turizmu jest općenito veća od ovisnosti na obali.

Hrvatski otoci imaju očuvan odnos između prirode i otočnoga stanovništva, ali i dugotrajnu turističku tradiciju, koju su otočani uglavnom samirazvijali od samoga početka. Vlastitim poletom i uglavnom skromnim turističkim znanjem oni su pokretali i turističke tvrtke, i o njima su se skrbili kao o svojoj privatnoj imovini.¹⁷

Hrvatski Jadran ima šansu postati svjetski brand na području turizma, kulture i poljoprivrede. No sve što se događa u zoni „najljepšeg mora i obale“ čini se da to baš i nije realna perspektiva. Bez nove razvojne orijentacije i etičkog reguliranja turizma, turistička ponuda otoka i dalje će gubiti vrijednosti čije značenje u suvremenom turizmu sve više raste.¹⁸

4.1.1. Prirodno-turističke značajke

Hrvatska pripada zemljama koje privlače posjetitelje više odlikama svoga prirodnog prostora i bogatstvom kulturno-povijesne baštine nego kvalitetom, raspoloživošću i/ili raznovrsnošću novostvorenih turističkih atrakcija. Među prirodnim atrakcijama najvažnije mjesto imaju more, razvedena obala te mnoštvo otoka, ali i brojne očuvane prirodne plaže, kao i zelenilo i šumovitost velikog dijela teritorija. Hrvatska se, s

¹⁷Vidučić, V., op.cit.p. 43

¹⁸ Prica, I., Jelavić, Ž.: *Destinacije čežnje, lokacije samoće: Uvidi u kulturu i razvojne mogućnosti hrvatskih otoka*, Zagreb, 2009., p.109

obzirom na svoju ukupnu površinu, ističe i izuzetno velikim brojem turistički atraktivnih zaštićenih prirodnih područja, a prema raznolikosti nalazi se u europskom vrhu.¹⁹

Otoci hrvatskog Jadrana neprocjenjiva su hrvatska vrijednost. Otočni prostor, po prirodi i povijesno, obdaren je mnogostrukim posebnostima i uvjetima. Na hrvatskoj obali Jadrana prisutno je čitavo bogatstvo različitih reljefa, klime, tradicija, običaja, utjecaja, nasljeđa... Uglavnom cijeli hrvatski otočni niz iznimno je privlačan i najtraženiji prirodni okoliš. Otoci posjeduju odlične prirodne uvijete koji su bitan činitelj privlačnosti pojedinih širih ili užih područja za razvitak turizma putem novih oblika, a ne ponavljanjem istih sadržaja kao i na kopnu. Bez obzira na njihovu veličinu i zemljopisni položaj, otočki kraj privlači turiste svojim generičkim osobinama, a snagu turističke privlačnosti svakog pojedinog otoka osim njegovih specifičnih značajki pojačavaju i oni činitelji i elementi koje jesu ili mogu biti značajni u obogaćivanju turističke ponude i povećavaju stupanj njezine turističke vrijednosti.²⁰

Hrvatski otočni turizam ima perspektivu zato što je hrvatska obala u usporedbi sa susjedima ostala očuvana u znatnim dijelovima. Naš prirodni pejzaž još izaziva ugodu smirujućom vizurom raznolikosti obale i otoka sa zelenilom šuma, plavetnilom mora ineba te bojama maslinika i vinograda. Sve navedeno, upotpunjeno povijesnim primorskim gradovima s višestoljetnim spomenicima, povijesnim iskopinama, starim utverdama, palačama i crkvicama - daje vrijednosti koje su narušene u drugim dijelovima Mediterana.²¹

Izuzetno je vrijedna i kulturna baština. Nema poznatog razdoblja iz prošlosti, a da mu tragovi nisu potvrđeni i na otocima. Tako da nepokretnih spomenika, dovoljno vrijednih da budu službeno zaštićeni kao dio hrvatske baštine, ima 667. Naši otoci jasno pokazuju da kulturnu baštinu, uz građevine čine jezik, običaji, predaja, nošnje i slično, ali i stoljećima građen mentalitet i svjetonazor. Otoci u svom trajanju, a otočani u svojoj svijesti čuvaju najveće vrijednosti nacionalnog identiteta.²²

¹⁹ Vlada Republike Hrvatske: *Prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*, Zagreb, veljača 2013., p. 5., online: <http://www.mint.hr/UserDocsImages/Strategija-turizam-2020-editfinal.pdf> (24.08.2014.)

²⁰ Prica, I., Jelavić, Ž., op.cit., p.111

²¹ Vidučić, V., op.cit.,p.44

²² Grgona, J., Turizam u funkciji gospodarskog razvita hrvatskih otoka, *Ekonomski pregled*, Vol.53 No.7-8, 2002., p. 740

Hrvatski su otoci uzoran primjer povezanosti čovijeka i prirode. Otočna naselja pretežno su zbijenog tipa građena s osjećajem za mjeru, sklad i ljepotu. Odlikuju se razvijenom kulturom stanovanja i javnom čistoćom. Otočne zajednice znatno su homogenije od onih seoskih na kopnu.

4.1.2. Razvoj otočnog turizma

Turizam je najvažnija gospodarska djelatnost na otocima. Na osnovne smještajne kapacitete na otocima otpada svega 29,3% smještajne ponude, za razliku od obalnog pojasa, gdje na osnovne smještajne kapacitete otpada 34,1%. Turistička ponuda razlikuje se od otoka do otoka. Na kvarnerskim i sjevernodalmatinskim otocima nalazi se gotovo 75% ukupnih smještajnih kapaciteta svih naših otoka, ali je unatoč tome, njihova struktura nepovoljnija od one na srednjodalmatinskim i južnodalmatinskim otocima. Na sjevernodalmatinskim otocima natprosječno su zastupljeni kampovi, sobe i apartmani za iznajmljivanje, a udio osnovnog smještaja niži je od otočnog prosjeka. Primjera radi, na slabo prometno povezanim i prostorno raštrkanim zadarskim otocima, turizam se gotovo isključivo svodi na ponudu nekadašnjega tzv. privatnog sektora, zbog čega turističku ponudu na tim otocima gotovo u pravilu čine komplementarni kapaciteti.²³

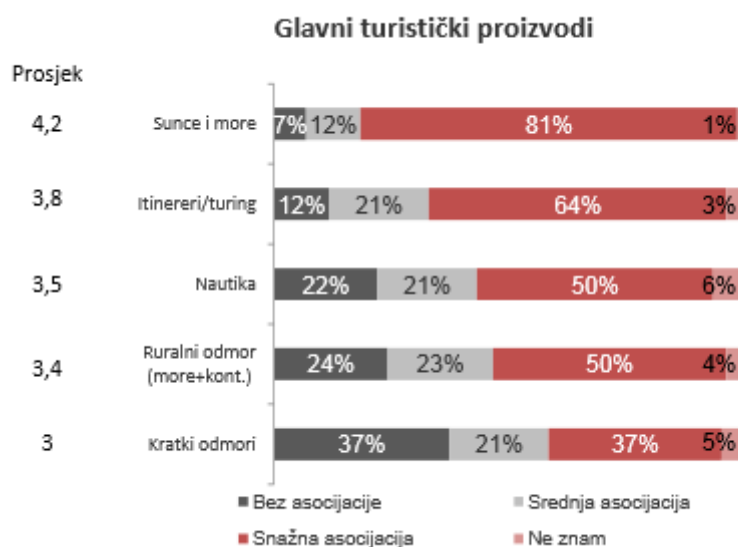
Maritimne karakteristike naše obale i otoka jedan su od glavnih motiva dolaska turista u našu zemlju. Brojnost otoka, razvedenost obale, čistoća i toplina našega mora uz blagu sredozemnu klimu, pogoduju razvitku specifičnog oblika turizma – nautičkog turizma. Valja istaknuti činjenicu da je u posljednjem desetljeću otočni prostor Hrvatske doživio izuzetno dinamičan razvitak nautičke ponude. Osim smještajnih mogućnosti u objektima kolektivnog i obiteljskog smještaja, specifičnu smještajnu ponudu Hrvatske čine luke nautičkog turizma. Na marine s vezovima u moru odnosi se brojka od 50 luka. U lukama nautičkog turizma krajem 2011. godine bilo je ukupno 17.059 vezova u moru. Nešto više od polovice ukupnog broja vezova je za plovila duljine od 10 do 15 metara. Osim luka nautičkog turizma za stalni i tranzitni vez brodica i jahti u yachting turizmu, Hrvatska raspolaže i sa oko 240 luka i lučica pogodnih za privez čamaca, brodica i jahti raznih veličina koje uglavnom koristi i lokalno stanovništvo ili lokalno gospodarstvo, ali i s

²³ Ibidem, p.741.

ograničenom mogućnošću komercijalnog veza. Broj luka nautičkog turizma u posljednjih desetak godina uvećan je gotovo 50%, a marina 20%.²⁴

Prema programu tržišnih istraživanja 2013.godine Hrvatske turističke zajednice odgovori na pitanje: Koju vrstu odmora/putovanja vezujete uz Hrvatsku kao turističku destinaciju? , prikazani su na slijedećem grafikonu.

Grafikon 1. Glavni turistički proizvod Hrvatske



Izvor: Hrvatska turistička zajednica, *Program tržišnih istraživanja 2013.* , online: <http://business.croatia.hr/Documents/3012/Program-trzisnih-istrazivanja-2013-.pdf> (25.08.2014.)

Kao što to prikazuje grafikon 1. kao glavni turistički proizvod primarno se veže uz sunce i more sa prosječnom ocijenom od čak 4,2. Itinereri/ture s prosjekom od 3,8 češća su asocijacija kod turista više prihodovne kategorije. Zatim slijede Nautika s 3,5; ruralni odmor s 3,4; te na posljetku kratki odmori s 3.

Za razliku od prirodnih atrakcija i kulturno-povijesne baštine, Hrvatska je izrazito siromašna u novostvorenim turističkim atrakcijama kao što su suvremeno opremljeni kongresni centri, tematski i/ili zabavni parkovi, golfska igrališta, centri za posjetitelje, kvalitetno osmišljene tematske rute te slični sadržaji turističke ponude. Hrvatskoj danas

²⁴Starč, N., Kaštelan-Macan, M., Ćurlin, S., op.cit., p.7

nedostaju centri sportskog turizma, kvalitetne biciklističke staze s potrebnom infrastrukturom i suprastrukturom, ronilački i jedriličarski centri te drugi sadržaji nužni za kvalitetno i dugoročno održivo tržišno pozicioniranje na tržištu posebnih interesa.²⁵

Primarni ciljevi u turizmu jesu povećanje broja turista i produženje sezone. Iz godine u godinu mijenja se profil turista. Mnogima više nije dovoljno sunce i more, nego žele aktivan odmor koji se ponajprije temelji na sportsko-rekreativnim sadržajima. Takvi su sadržaji jedna od bitnih sastavnica ukupne turističke ponude naših otoka. Struktura i broj sportsko-rekreacijskih sadržaja na našim otocima nije ujednačena, tj. na nekim otocima postoje objekti takvog tipa, a na velikoj većini ostalih nema gotovo nikakvih sadržaja. Prevladavaju igrališta za tenis, mini golf, odbojku, staze za vožnju bicikla, stolovi za stolni tenis, zatim centri za obuku jedrenja, ronjenja, iznajmljivanje čamaca, jedrilica, dasaka za jedrenje, pribora i opreme za skijanje na vodi i dr. Za razliku od otoka na kojima postoje nautičke luke i koji u svojoj turističkoj ponudi imaju prije navedene sadržaje, veliki broj otoka još uvijek nema gotovo nikakve preduvjete za izgradnju objekata i sadržaja za sportsko-rekreacijski turizam. Za potpuniju sliku otočne turističke ponude izuzetno je važno raspolagati ne samo uobičajenim statističkim podacima, već i različitim kvalitativnim obilježjima, da bi se turistička ponuda mogla što brže i uspješnije prilagoditi zahtjevima tržišta.²⁶

4.1.3. Ciljevi i zadaci razvoja turizma

Poticanje bržeg gospodarskog rasta temeljenog na integraciji tržišta i institucionalnim reformama, viša stopa zaposlenosti i promicanje održivog razvoja tri su glavna strateška cilja Nacionalnog strateškog referentnog okvira. Sukladno tome, a vodeći istodobno računa o postojećim ograničavajućim činiteljima budućeg turističkog razvoja RH te o globalnim trendovima u turističkoj potražnji, glavni cilj razvoja hrvatskog turizma do 2020. godine je povećanje njegove atraktivnosti i konkurentnosti, što će rezultirati ulaskom u vodećih 20 turističkih destinacija u svijetu po kriteriju konkurentnosti. Istodobno, ostali strateški ciljevi turističkog razvoja do 2020. godine su:²⁷

- Poboljšavanje strukture i kvalitete smještaja- Kontinuirano povećanje udjela hotela te podizanje kvalitete smještaja u kampovima i kućanstvima uz opadanje njihovih

²⁵ Ibidem, p.5

²⁶ Grgona, J., op.cit., p.743-744.

²⁷ Starc, N., Kaštelan-Macan, M., Ćurlin, S., op.cit., p.31

udjela u ukupnom smještajnom kapacitetu. Udio smještaja mjerenih brojem ležaja u hotelima povećava se s 13,1% u 2011. godini na 18,1%, dok se udio kampova istodobno povećava s 25,2% na 25,8%, a obiteljskog smještajau kućanstvima smanjuje s 48,7% na 43,4%

- Novo zapošljavanje- Otvaranje od 20 do 22 tisućenovih radnih mjesta u turizmu te oko 10 tisuća radnih mjesta u neturističkim djelatnostima, ali induciranih turističkom aktivnošću
- Investicije- Realizacija novih investicija u iznosu od oko 7 milijardi eura
- Povećanje turističke potrošnje- Ostvarivanje 14,3milijardi eura ukupne godišnje turističke potrošnje, od čega će 12,5 milijardi eura otpadati na inozemnu, a 1,8 milijardi na domaću potrošnju. Ostvarivanje te razine turističke aktivnosti, uz povećano korištenje turizma za plasman domaćih proizvoda i usluga, gotovo će udvostručiti izravan utjecaj turizma na bruto dodanu vrijednost Hrvatske dostignut u 2011. godini.

4.2. RIBARSTVO

Ribarstvo je jedan od najstarijih načina iskorištavanja mora. Također, može se reći i jedan od najvažnijih pomorskih djelatnosti, a podrazumjeva aktivnosti:

- Ribolova
- Marikulture (uzgoja ribe, rakova, školjki i algi)
- Prerade ribe te
- Trgovinu ribom i ribljim proizvodima.

Ribarstvo na otocima ima veliki značaj još od davnina te upotpunjava skroman obrok otočanima. Na ulovu ribe u 19. stoljeću izgrađene su 32 tvornice ribljih konzervi. One su odigrale vrlo važnu ulogu u iskorištavanju otočkih resursa i zapošljavanju lokalnog stanovništva.

Zadnjih petnaestak godina razvila su se mnoga uzgajališta morske ribe, a veliki dio toga se izvozi. Razvedenost obale i čistoća mora omogućuju još intenzivnije bavljenje ribljom proizvodnjom.²⁸

Ribarstvo u RH ima mali udio u BDP-u, ali igra važnu ulogu u društveno-ekonomskoj situaciji velikog broja ljudi. Unatoč niskoj vrijednosti, ribarstvo omogućava zapošljavanje na otocima i kontinentu, posebno u ruralnim područjima. U nekim područjima, ribarstvo a posebno uzgoj ribe su usko vezani uz razvoj ruralnog turizma, budući da je ribarstvo izvor visokoproteinske hrane, koja je važan element u ljudskoj prehrani. Općenito gledano, ovaj sektor je vrlo osjetljiv. Izuzev uzgoja tune koje se nedavno počelo razvijati u Hrvatskoj, ukupni udio ribarstva u BDP-u je manji od 1,0%. Ribarstvo je jedno od svega nekoliko sektora proizvodnje hrane u Republici Hrvatskoj s pozitivnom trgovinskom bilancom.²⁹

Ulaskom u EU, Hrvatska će se morati držati strukturalnih i restriktivnih mjera Europske unije. Jedan od primjera je nestanak tradicije ribara hrvatskih otoka, drugim riječima, mali ribari prestaju postojati jer EU priznaje samo velike profesionalne ribare i ribare amatere. Kao rezultat strukturalnih mjera EU konkurentnost u ribarstvu na lokalnom i izvoznom tržištu se može olakšati što bi rezultiralo povećanjem udjela riblje proizvodnje u BDP-u i ukupnom izvozu Hrvatske. Ako se ne dobije podrška i ako se ograniči privlačenje stranih kredita, tada velik broj riboprerađivačkih poduzeća neće biti usklađen s higijenskim uvjetima EU-a što bi rezultiralo zatvaranjem istih, te povećanjem stope nezaposlenosti. Nemogućnost zadovoljavanja standarda za svježiju ribu (sirovine za preradu i svježija riba za izravnu potrošnju) bi moglo izazvati daljnju degradaciju ribarskog sektora.

4.2.1. Ribolov

U Jadranu je zabilježeno oko 430 ribljih vrsta i podvrsta, kojih se broj zbog klimatskih promjena povećava, a gospodarski je važno oko 120 vrsta. Sjeverni je Jadran gospodarski najproduktivniji dio Jadranskoga mora, u kojemu se lovi oko 60% ukupnog ulova ribe i glavonožaca, a gospodarski najvažnija vrsta je srdela, *Sardina pilchardus*. Pojava te vrste, kao i drugih vrsta male plave ribe u Jadranu, pokazuje izrazita kolebanja.

²⁸ Defilippis, J.,: *O gospodarskom razvoju hrvatskih otoka*, Institut za društvena istraživanja, Sociologija i prostor, Vol. 39 No. 1/4 (151/154), Zagreb, 2001., p.88

²⁹Hrvatski centar za poljoprivredni marketing, Ribarstvo i akvakultura, online: <http://hcpm.agr.hr/analiza/ribarstvo.htm> (27.08.2014)

Poznate su godine bogatoga i siromašnog ulova male plave ribe, a uglavnom se godine dobrog ulova poklapaju s razdobljima jadranskih ingresija, kada ulijevanje slanije vode iz Mediterana u jadranski bazen pozitivno djeluje na organsku proizvodnju u našem moru.³⁰

Stanovništvo hrvatskih otoka oduvijek je bilo suočeno s teškim životnim uvjetima. Na more i ribolov, otočane je usmjerila zemlja zbog svoje škrtosti i oskudnosti. Riba je bila neizostavan dio prehrane i izvor prihoda mnogim otočnim obiteljima. Zbog nedostatka posla veliki se dio otočkog stanovništva počinje baviti ribarstvom. Ta pojava donjela je i neke negativne posljedice kao što su to neracionalan ribolov te gomilanja ulova.

Glavni izvor prihoda uz turizam i poljoprivredu predstavlja ribarstvo, posebice priobalnih i otočnih zajednica. Da bi se postiglo održivo ribarstvo, zaštita ribljih resursa temelji se većinom na provedbi tehničkih mjera koje uključuju minimalne dozvoljene ulovne veličine, tehničke karakteristike ribolovnih alata, prostorno-vremenska ograničenja ribolova, i sl.

Izlovne kvote su pak određene jedino za plavoperajnu tunu (ICCAT). Prema važećem Zakonu o morskom ribarstvu, morski ribolov se dijeli na gospodarski, mali, rekreacijski i sportski ribolov. U RH trenutno postoji oko 3.500 ovlaštenika povlastice za gospodarski ribolov čiji je ukupan ulov u 2008. godini iznosio 49.011 tona. Od toga, na ulov male plave ribe otpada čak 85%, dok preostali dio otpada na ulov pridnenih vrsta riba i drugih morskih organizama.³¹

Primjera radi, podaci o ulovu i uzgoju ribe u hrvatskoj 2005.godine prikazani su tablicom 10.

³⁰ Jovanović, J., Galić, J., Mackelworth, P., *Odras gašenja otočnih pogona za preradu ribe na depopulaciju hrvatskih otoka*, Naše more, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, Vol. 57 No. 3-4, 2010., p.155. (27.08.2014.)

³¹ Hrvatski centar za poljoprivredni marketing, op.cit. <http://www.mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=76> (27.08.2014.)

Tablica 10. Ulov i uzgoj morskih organizama 2005.

Morski organizimi	Ulov i uzgoj (proizvodnja), t			Indeksi, ukupno 2005. 2004.
	Ukupno	Ulov	Uzgoj (proizvodnja)	
1.	2.	3.	4.	5.
Ribe	39 669	33 194	6 475	111
Plave ribe	32 046	28 621	3 425	107
Srdela	16 521	16 521	-	101
Inćun	9 504	9 504	-	127
Tuna	4 446	1 021	3 425	97
Ostale vrste	1575	1575		104
Ostale ribe	7 623	4 573	3 050	130
Oslić	870	870	-	128
Trlja	911	911	-	102
Cipal	30	30	-	125
Ugor	25	25	-	227
Lubin i komarča	3 028	28	3 000	101
Gira	145	145	-	125
Bukva	125	125	-	151
List, iverak, obliš	210	210	-	137
Ostale vrste	2 279	2 229	50	250
Ljuskavci	258	258	-	94
Jastog	7	7	-	233
Škampi i ostali ljuskavci	251	251	-	93
Kamenice i ostali mekušci i školjkaši	4 184	1 184	3 000	109
Kamenice, dagnje i ostali školjkaši	3 090	90	3 000	99
Lignja	243	243	-	352
Sipa	80	80	-	205
Hobotnica, muzgavac i ostali mekušci	771	771	-	124
UKUPNO	44 111	34 636	9 475	110

Izvor: <http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Ribarstvo%20u%20svijetu.pdf>

p. 6

Gledajući podatke iz prethodne tablice iz 2005.godine može se zaključiti da se ribarstvo više odražuje kroz ulov u odnosu na uzgoj koji prema podacima čini malo manje od četvrtine ulovljene ribe. U Hrvatskoj se godišnje (2005.) ulovi oko 34 500 tona, a uzgoji oko 9500 tona morske ribe.³² Što se tiče ulova tu je najzastupljeniji ulov plave ribe kao što su srdela, inćuni i tuna. Kada je riječ o uzgoju uglavno se tu radi o uzgoju tune, lubina i komarča te o kamenicama, dagnjama i ostalim školjkašima.

³² <http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Ribarstvo%20u%20svijetu.pdf> p. 5 (27.8.2014.)

4.2.2. Marikultura

Marikultura (lat. *mare*: more + kultura) je kontrolirani uzgoj riba, rakova, mekušaca i vodenoga bilja u morskoj ili bočatoj vodi. Odvija se u bazenima, plutajućim kavezima ili drugim uzgojnim instalacijama koje se smještaju u zaštićene dijelove priobalnoga mora. Hrvatska ima izuzetno velike mogućnosti za razvoj marikulture.

Slika 2. Bazeni za uzgoj



Izvor: <http://www.panoramio.com/photo/46147062>

Marikultura Republike hrvatske uključuje uzgoj bijele ribe, plave ribe i školjkaša. Ukupna godišnja proizvodnja iznosi oko 12.000 tona, ukupne vrijednosti oko 120 milijuna eura.³³

Komercijalna proizvodnja morske ribe u Hrvatskoj započela je ranih 1980-ih godina. Nositelji su bili centri u Zadru, Rovinju, Splitu i Šibeniku, uz nekoliko desetaka obiteljskih gospodarstava na obali i otocima. Glavni su proizvodi lubin, podlanica i nekoliko njezinih srodnika, a ukupna godišnja proizvodnja 3000 t. Od 1996. započelo se s dohranom tuna u kavezima, što je postupno preraslo u višegodišnji uzgoj nedorasle tune. Instalirani kapaciteti omogućuju proizvodnju od 4000 t godišnje, a ona se odvija u šest poduzeća i na devet lokacija srednjega Jadrana. Daljnji razvoj toga dijela marikulture proizvodnje ograničen je izlovnom kvotom što ju je Hrvatskoj dodijelila Međunarodna komisija za zaštitu atlantskih tuna (The International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas, akr. ICCAT). Nakon predratnih pokušaja industr. uzgoja salmonida (pastrva i srebrni losos) u plutajućim kavezima na lokacijama u Skradinu, Zatonu, Žrnovici

³³Hrvatski centar za poljoprivredni marketing, op.cit <http://www.mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=79> (28.08.2014.)

i drugdje, inicijativa je obnovljena novim projektom uzgoja pastrve u Velebitskome kanalu.³⁴

Kod uzgoja u Hrvatskoj, on se odnosi na:³⁵

- Uzgoju bijele ribe- dominiraju lubin (*Dicentrarchus labrax*) i komarča (*Sparus aurata*) i to u količinama od oko 4.000 tona godišnje. Istovremeno se u hrvatskim mrjestilištima proizvodi oko 20 milijuna komada mlađi lubina i komarče godišnje. Glavnina uzgojene bijele ribe plasira se na domaće tržište i tržište EU (Italija).
- Uzgoj plave ribe - podrazumijeva uzgoj tuna (*Thunnus thynnus*) u plutajućim kavezima na poluzaštićenim i otvorenim područjima Srednjeg Jadrana. Uzgoj se temelji na ulovu manjih tuna iz prirode (8-10 kg) i njihovom daljnjem uzgoju do tržišne veličine (30 kg). Godišnja proizvodnja iznosi oko 5.000 tona ukupne vrijednosti oko 80 milijuna eura i namijenjena je japanskom tržištu.
- Uzgoj školjkaša - uključuje uzgoj dagnji (*Mytilus galoprovincialis*) i kamenica (*Ostrea edulis*) na pergolarima u posebno kontroliranim područjima koja se nalaze pod stalnim monitoringom. Godišnja proizvodnja iznosi oko 3.000 tona daganja i oko 2 milijuna komada kamenica i plasira se isključivo na domaćem tržištu.

Za daljnji razvoj marikulture planirano je uvođenje novih vrsta riba i školjkaša. Ekološka usklađenost marikulture s postojećim i planiranim aktivnostima u priobalju bit će odsudan čimbenik za ostvarivanje planova proizvodnje riba i školjkaša u Hrvatskoj.

4.2.3. Prerada ribe

Zbog ograničenosti ribolova uzrokovane promjenjivim vremenskim uvjetima i mogućnostima tradicionalnih ribolovnih alata, prerada ribe postala je nužnost. Ribu ulovljenu u povoljnim razdobljima valjalo je na odgovarajući način pospremiti u zalihe za duge zimske dane. Osnovni način konzerviranja male plave ribe koja je bila glavnina ulova

³⁴Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Hrvatska enciklopedija, <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=38940> (29.08.2014)

³⁵ Hrvatski centar za poljoprivredni marketing, op.cit., <http://www.mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=79> (28.08.2014.)

naših ribara, bilo je soljenje. Soljenje ribe nekada su radili sami ribari no zbog jačanja konkurencije to više nije bilo moguće. Tada se počinju otvarati prve tvornice za preradu ribe.

Na istočnoj je obali Jadrana od kraja 19. do sredine 20. stoljeća osnovano ukupno 59 tvornica za preradu ribe, od čega su na otocima, uglavnom vanjskima, bile 32. Godina 1861. pokrenuti su prvi pokušaji konzerviranja ribe u Rijeci i Jelsi, ali nisu dali očekivane rezultate pa se od njih odustalo. Prva tvornica za preradu ribe na Jadranu otvorena je u Devinu kraj Trsta 1867. godine, a potom u Izoli 1879. Prva tvornica za preradu ribe na hrvatskome dijelu Jadrana otvorena je 1882. u Rovinju.³⁶

Važan izvor prihoda u pojedine ribarskim središtima čini upravo prerada ribe i različitih ribljih proizvoda. U hrvatskom priobalju i na otocima nekada su djelovale brojne tvornice za preradu ribe koje su zapošljavale velik broj otočana. Kako se riblja industrija postupno smanjivala danas se održala samo u većim ribarskim središtima, i to u Rovinju, Zadru, Splitu, Postiri na Braču i Sali na Dugom Otoku. Tvornice za preradu ribe na hrvatskim otocima prikazane su u tablici 11.

³⁶ Jovanović, J., Galić, J., Mackelworth, P., op.cit., p.156. (29.08.2014)

Tablica 11. Tvornice za preradu ribe na otocima od 1984. do danas

OTOK	MJESTO	TVORNICA	GODINA OSNUTKA	GODINA ZATVARANJA
VIS	KOMIŽA	Mardešić	1875	1940
VIS	KOMIŽA	Cia	1907	1940
VIS	KOMIŽA	Werchanek	1891	1923
VIS	KOMIŽA	Degrassi	1896	1921
VIS	KOMIŽA	Societe Generale Francaise	1884	1940
VIS	KOMIŽA	Ribarska zadruga	1908	1923
VIS	KOMIŽA	Klink i Laurel	1909	1923
VIS	KOMIŽA	Neptun	1946	2004
VIS	VIS	Degrassi	1908	1936
VIS	VIS	Dr. Mardešić	1908	1940
VIS	RUKAVAC	Mardešić	1891	1938
CRES	CRES	Societa Generale Francaise	1896	1995
UNIJE	UNIJE	Arigoni	1921	1963
LOŠINJ	MALI LOŠINJ	Kvarner	1921	1976
SILBA	SILBA	Degrassi	1907	1914
D.OTOK	SALI	Mardešić	1905	-
SUSAK	SUSAK	Mazzola	1939	1963
BRAČ	MILNA	Mardešić	1909	1911
BRAČ	MILNA	Lustra d.o.o.	1909	-
BRAČ	POSTIRA	Kazolini	1924	1941
BRAČ	POSTIRA	Jadranka	1924	1940
BRAČ	POSTIRA	Sardina	1907	-
BRAČ	POSTIRA	Nimfa	1927	1940
HVAR	SUĆURAJ	Kazolini	1940	1970
KORČULA	KORČULA	Werchanek	1903	1930
KORČULA	VELA LUKA	Jadranka	1898	2005
PELJEŠAC	TRPANJ	Werchanek	1898	1970
LASTOVO	UBLI	Ampelea	1930	1970
ŠIPAN	ŠIPAN	Societe Generale Francaise	1892	1937

Izvor: Jovanović, J., Galić, J., Mackelworth, P., op.cit., p.157.

Kako to prikazuje tablica 11. od mnoštva tvornica na našim otocima, većina od njih danas su zatvorene. Opstale su jedino tvornica na Dugom Otoku u mjestu Sali, te na Braču u Postiri. Zadnje „ugašene“ tvornice su 2005. u Veloj Luci na Korčuli, te 2004. u Komiži na otoku Visu koja je dugo bila jedno od vodećih hrvatskih središta prerade ribe.

4.3. BRODOGRADNJA

Pomorstvo i brodogradnja u Hrvatskoj imaju dugu tradiciju. Oduvijek je dio Hrvatske uz Jadransko more bio poznat po brodogradnji i pomorstvu. Većina naših velikih brodogradilišta je osnovana sredinom devetnaestog i početkom dvadesetog stoljeća kao dio pomorskog arsenala tadašnje austrijske kraljevine. Postignut je izvanredan uspjeh u izgradnji ratnih brodova u rasponu od malih patrolnih brodova do podmornica. Tijekom godina brodogradilišta su se okrenula izgradnji trgovačkih brodova.

Brodogradnja je jedina gospodarska djelatnost u kojoj je Hrvatska 2007. spadala među prvih deset zemalja u svijetu. Najrazvijenija i najvažnija industrija na otocima je upravo brodogradnja sa svojih sedam brodogradilišta (tri na Korčuli, dva na Braču, te Murteru, Ugljanu, dva na Krku, po jedno na Malom Lošinju i Cresu). Neki su afirmirani u maloj brodogradnji, drugi u brodoremontu. ³⁷

Brodogradilišta na otoku Korčuli specijalizirana su za pružanje usluga velikim brodogradilištima i proizvode opremu za spašavanje i palubnu opremu. Osim ove djelatnosti "Greben" iz Vele Luke se afirmirao i kao graditelj manjih plovila građenih od stakloplastike, ribarskih brodova, brodova za turizam i razonodu te specijaliziranih plovila za potrebe obrane i policije. Ova brodogradilišta sve više izvoze svoje brodove. Ostala otočna brodogradilišta bave se uglavnom brodoremontom, a rijede i gradnjom manjih plovila ("Punat"). Iako se radi o malim brodogradilištima, ona u svojim sredinama čine značajan segment ukupnoga gospodarstva. Ukupno zapošljavaju oko 1 100 djelatnika i uglavnom su privatizirana. Godišnji promet iznosi 40-50 mil USD. ³⁸

Općenito u RH, brodogradnja nailazi na velike probleme, većinom financijske prirode, problemi naplate dugovanja, problemi privatizacije. Što se tiče otočnih brodogradilišta, stanje je bolje u onima usmjerenima na brodoremont i pružanje usluga u turizmu, dok je puno lošije u onim brodogradilištima usmjerenima na velika domaća brodogradilišta.

Na kraju, brodogradnja je vrlo bitan faktor u otočnoj industriji, koja primarno i sekundarno veže brojne druge gospodarske aktivnosti, a u njoj je zaposlen i velik dio

³⁷ Defilippis, J., op.cit. p.89.

³⁸ Starc, N., Kaštelan-Macan, M., Ćurlin, S., op.cit. p.44.

aktivnog stanovništva otočnih mjesta, te bi se eventualno gašenje pojedinih brodogradilišta negativno odrazili u smislu gubitka radnih mjesta, poremećaja na relaciji brodogradilište-tvrtke partneri, probleme otpada, sanacije brodogradilišta i dr.

4.4. POLJOPRIVREDA

Poljoprivreda, nekad temeljna gospodarska grana otoka, danas je znatno reducirana. Krševito tlo, obilje sunca i ljetne suše od davnine su obilježili razvoj otočne poljoprivrede. U strukturi proizvodnje prevladavaju vinogradarstvo i maslinarstvo, a na prostranim kraškim pašnjacima uzgaja se ovca koja daje kvalitetno meso i mlijeko za sir. Već gotovo jedno stoljeće obradive površine otoka stalno se smanjuju.

Počelo je to velikom krizom vinogradarstva krajem 19. stoljeća te emigracijom stanovništva koja je potom uslijedila i nastavila se do današnjih dana. U nacionalnom dohotku otoka poljoprivreda sudjeluje sa svega 13,4 posto. Njezin je udjel najveći na srednjodalmatinskim otocima (Lastovo 36,6 posto, Hvar 33 posto), a na kvarnerskim otocima je znatno niži (Cres-Lošinj 6,6 posto, Krk 2,1 posto). Druga po značaju je maslinarska proizvodnja. Danas se na otocima uzgaja oko polovica maslinarskog fonda Hrvatske. Sadašnja hrvatska proizvodnja od oko 0,6 kg maslinovog ulja po stanovniku (naspram 3,9 kg u zemljama EU ili 19,6 kg u Grčkoj) upućuje na to da postoje velike mogućnosti povećanja proizvodnje maslinovog ulja, u čemu otoci mogu odigrati značajnu ulogu.³⁹

U posljednjih desetak godina su u maslinarstvu i proizvodnji maslinovog ulja prisutni pozitivni trendovi, što je praćeno značajnijom sadnjom novih maslinika. Ovom pozitivnom trendu u maslinarstvu su, osim sve veće osviještenosti potrošača u pogledu hranjive i zdravstvene vrijednosti maslinovog ulja, ulaganjima u nove tehnologije proizvodnje sadnica i maslinovog ulja doprinijeli državni programi i potpore za ovo područje. Maslinarstvo u priobalnom području ima veliki socijalni i okolišni značaj te revitalizacija proizvodnje maslina i maslinovog ulja predstavlja potencijal za razvitak i

³⁹ Defilippis, J., op.cit. p. 87.

obnovu života u priobalju i na otocima kao područjima s otežanim uvjetima gospodarenja, odnosno područjima od posebne državne skrbi.⁴⁰

Poljoprivreda sudjeluje u otočnom narodnom dohotku tek s 13,4%. Na srednjodalmatinskim otocima njen udjel se penje od jedne četvrtine do jedne trećine, dok je na kvarnerskim otocima manji od prosjeka. Značenje poljoprivrede je, međutim, veće nego što pokazuju ovakvi udjeli. Zajedno s nepoljoprivrednim djelatnostima, ona otočnom mješovitom kućanstavu može osigurati pristojan životni standard. Poljoprivredne površine otoka zahvaćaju 140 965 hektara. Od toga na krške pašnjake otpada 117 986 hektara (83,7%), a na obradive površine 22 979 hektara (16,3%). Od obradivih površina veći dio (59,1%) otpada na dalmatinske otoke, a manji na kvarnerske.⁴¹

Struktura obradivih površina otoka različita je od kopnene. Voćnjaci zapremaju oko trećinu obradivih površina (3,5% u Hrvatskoj, 10,0% u jadranskom poljoprivrednom rajonu). Vinogradi su 1970. godine zauzimali 26,5%, a 1990., 19,8% obradivih površina (3,6% u Hrvatskoj, 12,8% u jadranskom rajonu). Poljoprivredna struktura otoka ističe se izrazito velikim udjelom drvenastih kultura (voćnjaci i vinogradi) i u tome se bitno razlikuje ne samo od hrvatskoga prosjeka, nego i od jadranske obale. Klimatsko-zemljišni uvjeti svakako suglavni razlog takve proizvodne orijentacije.

4.5. RUDARSTVO

Na otocima se eksploatiraju sljedeće mineralne sirovine:⁴²

- Arhitektonsko-građevni kamena Braču, Korčuli i Hvaru gdje kamenarstvo ima tradiciju dugu 2 000 godina. Kamenom s Brača sagrađene su Dioklecianova palača u Splitu i Bijela kuća u Washingtonu, a kamenom s Korčule, Badije i Vrnika, niz značajnih objekata kulturne baštine Dubrovnika. Na Braču se ovom aktivnošću bave 2 trgovačka društva, 4 obrtnika, a kamen se vadi i ilegalno na još 20 lokaliteta. Na vađenju i preradi kamena na Braču zaposleno je oko 400 radnika, a zalihe dopuštaju daljnju ekspanziju i zapošljavanje 600-700 radnika. Mogućnosti eksploatacije i prerade arhitektonsko-građevnog kamena na otocima Hvaru i

⁴⁰ Ministarstvo poljoprivrede, Maslinarstvo, <http://www.mps.hr/default.aspx?id=20> (31.08.2014.)

⁴¹ Starc, N., Kaštelan-Macan, M., Ćurlin, S., op.cit., p.36-37.

⁴² Ibidem, p.46.

Korčuli, prema nisu tako velike, ali bi se i na tim otocima moglo zaposliti 50-70 radnika. Nekad poznati po kamenolomima otoci Vrnik, Badija i Kamenjak, posebnosću zaštićeni tako da na njima nije dopušteno opsežnije vađenje kamena.

- Morska sol se proizvodi u solani na Pagu i u Stonu. Paška solana zapošljava 130 radnika i proizvodi 35-40% jestive soli koja se konzumira u Hrvatskoj.
- Tehničko-građevni kamense eksploatira na mnogim otocima i koristi se za stambenu i turističku izgradnju te gradnju lokalnih cesta. Kapacitet tih kamenoloma je primjeren potrebama otoka. Kako je otok Krk povezan mostom s kopnom, tehničko- građeni kamen s ovog otoka ima mogućnost šireg plasmana. O pojavi ovih sirovinaznat će se više kad se završe istraživanja u području Dinarida, odnosno podmorju Jadrana.

5. PROMETNA POVEZANOST NA HRVATSKIM OTOCIMA

U oblikovanju gospodarskog razvoja otoka prometni čimbenici imaju osobito vrijedno značenje. Prijevozna usluga koja nastaje kao posljedica premještanja ljudi i roba jedno je od najvažnijih obilježja prometa.

Na hrvatskim otocima još uvijek ima malih otoka čije potrebe za kvalitetnim prometnim povezivanjem nisu zadovoljene. Pojedini otoci, posebice oni veći i bliže obali povoljno rješavaju svoje prometne probleme.

Strategija i program prostornog uređenja Republike Hrvatske iz 1977. godine podjelili su hrvatske otoke u tri skupine:⁴³

- Prostor otoka-poluotoka,
- Veliki otoci,
- Srednje veliki i mali otoci.

U prvu skupinu otoka, prostor otoka-poluotoka, spadaju oni otoci koji imaju pristup automobilima kao i na ostalom državnom teritoriju. Pojednostavljeno, to su oni otoci koji su s kopnom povezani mostom. U tu skupinu uvrštavaju se Krk, Pag, Vir, Murter i Čiovo. Drugu skupinu otoka, velike otoke, čine oni otoci čiji povremeni posjetitelji trpe određene mjere pri dolasku osobnim automobilom. Tu je riječ o otocima s redovitom trajektnom vezom. Kada se govori da „trpe određene mjere“ misli se na čekanja, cijena i redova vožnji. Čine ju otoci Cres, Lošinj, Rab, Ugljan, Pašman, Dugi otok, Šolta, Brač, Hvar, Vis, Korčula, Lastovo i Mljet. U trećoj skupini otoka, srednje veliki i mali otoci, su otoci sa zabranom pristupa posjetitelja sa osobnim vozilom spadaju: Unije, Susak, Ilovik, Silba, Olib, Premuda, Molat, Sestrunj, Iž, Žirje, Drvenik, Biševo, Šipan, Lopud i Koločep.

Za svako buduće kvalitetnije i primjerenije razvojno planiranje hrvatskih otoka nužan uvjet je prometna povezanost. Prema obilježjima pojedinih otoka i njihovoj dostupnosti različitim vrstama prometa povezanost se vrši kroz mostove, ceste s trajektim prijelazima, te zračnog prometa.

⁴³ Stiperski, Z., Malić, A., Kovačević, D.: *Međuzavisnost dostupnosti, gospodarstva i revitalizacije hrvatskih otoka*, Institut za društvena istraživanja u Zagrebu, Sociologija i prostor, Vol. 39 No. 1/4 (151/154), 2001. , p. 19.

5.1. POVEZIVANJE OTOKA MOSTOVIMA

Bolje povezan otok u pravilu karakterizira i jači razvoj turizma, povoljnija demografska kretanja i strukture od prometno izoliranijeg otoka s jače naglašenim efektima depopulacije. Najpovoljnije razvojne perspektive imaju otoci povezani mostom, koji su time dobrim dijelom izgubili na svojem obilježju inzularnosti.⁴⁴

Prometna povezanost otoka veoma je bitan čimbenik za nesmetan daljnji razvoj. Ovako povezani otoci imaju niz prednosti, a odnose se na:

- Čvršća integracije u obalni prometni sustav,
- Povoljnija demografska struktura,
- Znatno blaža depopulacija u odnosu na ostale otoke.

Što se tiče stanja Hrvatskih otoka, pet ih ima ovaj oblik povezanosti s obalom. To su otoci Krk, Pag, Vir, Murter i Čiovo.

5.1.1. Krčki most

Krčki most izgrađen je na području između uvala Črišnjevo i Skot, a koje pripadaju općini Kraljevica, s kopnene strane, na otoku Sveti Marko i na području općine Omišalj na otoku Krku. Prve ideje o mostu javile su se krajem Prvog svjetskog rata kada je Rijeka pripala Italiji. Tada se smatralo kako bi bilo dobro izgraditi dio lučkih terminala na području Malinske na Krku, a preduvjet je bio povezivanje s kopnom. Nakon Drugog svjetskog rata ponovno se došlo na ideju izgradnje mosta i to 1960. kada je počela izrada studija koje su predlagale više vrsta mostova. Do realizacije se došlo na kraju 1976. godine pod pokroviteljstvom tadašnjeg predsjednika Jugoslavije Josipa Broza Tita. Most je svečano otvoren 1980. godine. Zanimljivo je spomenuti kako duljina mosta s prilazima iznosi 1.430 metara, a njegova posebnost leži u betonskom luku od kopna do otočića Sveti Marko, što je u vrijeme izgradnje predstavljalo najveći takav most u svijetu. Dubina mora ispod mosta kreće se do 60 metara s time da je veća ispod duljeg luka tj. između kopna i Svetog Marka.⁴⁵

⁴⁴ Tvrтко Opačić, V.: *Turizam kao modifikator frekvencije trajektnog prometa i demografskih kretanja na hrvatskim otocima*, geografija.hr, 2004., online: <http://www.geografija.hr/clanci/268/turizam-kao-modifikator-frekvencije-trajektnog-prometa-i-demografskih-kretanja-na-hrvatskim-otocima> (2.09.2014.)

⁴⁵ S.Š.: *Krčki most, poveznica Krka i kopna*, 2013., online: <http://www.mojahrvatska.hr/krcki-most-poveznica-krka-i-kopna/> (2.09.2014.)

5.1.2. Paški most

Paški most je armiranobetonski lučni most koji preko Ljubačkih vrata spaja otok Pag s kopnom, na državnoj cesti D106. Paški most pušten je u promet 17. studenog 1968. godine. Most je dugačak 301 metar, a širok 9 metara. Raspon luka iznosi 193 metra. Most kod Fortice izgradilo je građevinsko poduzeće "Mostogradnja" prema nacrtu inž. Ilije Stojadinovića.

Most je odigrao presudnu ulogu u prometnom povezivanju otoka Paga i znatno pripomogao njegovu gospodarskom razvitku. Valja reći da je prije gradnje mosta Pag bio među najzaostalijim otocima, a danas pripada najrazvijenijima. U vrijeme rata je bio glavna veza između južne i sjeverne Hrvatske. Zbog posljedica rata i orkanske bure koja je 1998. godine srušila dio pješačke staze i provizorne ograde, počelo se razmišljati o obnovi mosta koja je došla na red početkom 1999. godine. No rekonstrukcija mosta, s mnoštvom nepredviđenih okolnosti, odužila je obnovu koja je trebala biti završena do početka turističke sezone. Most je, ponešto proširen (s 9,5 m na 10,5 m), konačno svečano pušten u promet 29. prosinca 1999. godine. I od tog vremena promet na njemu redovito teče, osim u onim danima kada to ograničava ili onemogućuje nesmiljena velebitska bura.⁴⁶

5.1.3. Virski most, Pokretni most u Tisnom i Čioviski most

Današnji burni razvoj otoka Vira posljedica je njegovog povezivanja mostom i blizine Zadra, centra sjeverno-dalmatinske regije, te izgradnje ličke magistrale kojom je zadarski kraj približen kontinentalnom djelu zemlje.

Izgradnjom Virskog mosta 1976. godine uspostavljen je autobusni promet na relaciji Vir-Privlaka-Nin-Zadar. Most je izgrađen na mjestu najzaštićenijem od bure i tvrđem morskom tlu. Dužina mosta iznosi 378 m, a s nasipima s jedne i druge strane ukupna duljina mu je 443 m. Konstrukciju drži devet nosećih betonskih stupova. Lučkog je izgleda tako da ispod njega mogu nesmetano prometovati brodovi i ostala plovila visine 10, a širine 20 metara, čiji je gaz ispod 4m.⁴⁷

⁴⁶Palčić., A., Paški most – izgradnja, obrana i obnova. , Adamić d.o.o. , 2008., p. 7.

⁴⁷Otok Vir: Virski most-„Most života“, online: http://www.otok-vir.info/prikaz.php?link=tekstovi/virski_most.php (5.09.2014.)

Otok Murter najveći je i kopnu najbliži otok na šibenskom području, odvojen od kopna uskim Murterskim kanalom, preko kojega je u mjestu Tisno izgrađen pokretni most dužine dvanaest metara.⁴⁸

Za dolazak s kopna na otok Čiovo treba prijeći preko dva mosta: manjim mostom kopno - Trogir (koji je također otok) i zatim Trogir - Čiovo. U ljetnim se mjesecima stvaraju nesnosni čepovi u cijelom ovom dijelu, pa se na dolazak, a posebice povratak s otoka, čeka i po nekoliko sati. U planu je izgradnja novog mosta koji bi otok Čiovo povezivao sa kopnom i za koji je Hrvatska dobila od Europske unije 40 milijuna eura. Izgradnjom novog mosta omogućiti će se bolja dostupnost otoka Čiova, poboljšati veza prema zračnoj luci i mreži autocesta te doprinijeti očuvanju povijesne jezgre grada Trogira.⁴⁹

5.2. CESTOVNO- POMORSKO POVEZIVANJE OTOKA

Uznapredovali proces automobilizacije 60-ih godina 20. stoljeća potaknuo je potrebu supstitucije nerentabilnih brodskih linija trajektnim linijama i na hrvatskim otocima. Preduvjeti za taj potez bili su obnova ili izgradnja otočne cestovne mreže, dovršenje Jadranske magistrale te izgradnja trajektnih pristaništa i priključnih cesta. Program supstitucije nerentabilnih brodskih linija uvođenjem trajektnih pruga rezultirao je prilagođavanjem otočne prometne ponude sve različitijoj i zahtjevnijoj prometnoj potražnji.⁵⁰

Budući da je ukupna dugoročna politika Republike Hrvatske usmjerena na povezivanje unutrašnjosti zemlje s jadranskim područjem, da se najveći investicijski zahvati na gradnji autocesta usmjeravaju u pravcima prema morskoj obali, nužno se nameće i potreba za bržim razvojem prometne infrastrukture obalnog i otočnog područja i njihovoga sveukupnoga cestovnog i pomorskog povezivanja. Trajekti su bitni za odvijanje gospodarskih i svih drugih aktivnosti (graditeljstvo) na otocima jer omogućavaju prijevoz

⁴⁸ Turistička zajednica općine Murter- Kornati, *Otok Murter*, online: <http://www.tzo-murter.hr/Default.aspx?sifraStranica=33> (05.09.2014.)

⁴⁹ Hrvatske ceste: *Most kopno-otok Čiovo*, http://www.mppi.hr/UserDocsImages/HC_Most_kopno_ciovo_konferencija.pdf (6.09.2014.)

⁵⁰ Tvrтко Opačić, V., *Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja*, Geoadria, Vol. 7 No. 2., Zadar, 2002., p. 98

roba i ljudi. Zato bi svaki značajniji otok morao imati trajektni pristan za iskrcaj/ukrcaj roba i drugih tereta. Trajekt, za razliku od klasičnih brodova linijske plovidbe, dotiče otok samo u jednom pristaništu, pa su putnici i roba upućeni na kombinirani prijevoz trajekt-cesta.⁵¹

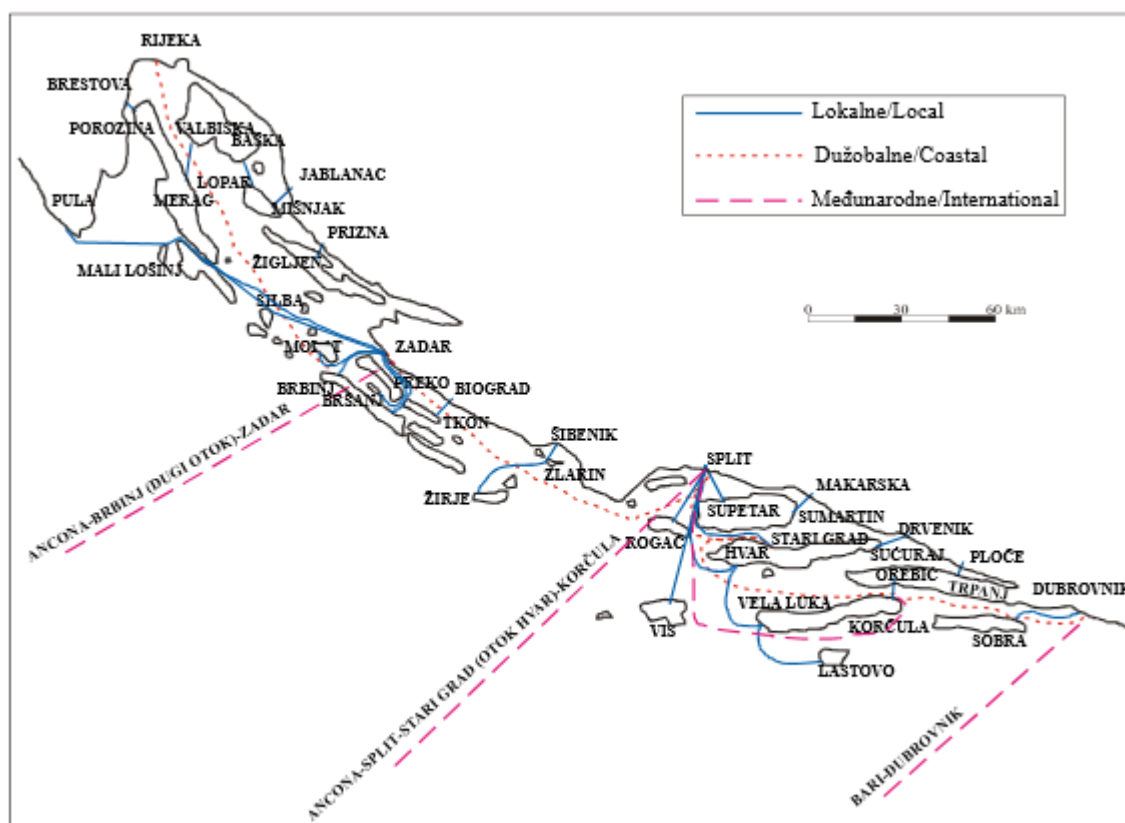
U prvoj fazi razvoja trajektnoga povezivanja vidi se orijentacija na što kraće trajektne veze, s prevladavajućim shvaćanjem da su trajekti neposredno produženje suvremenih cesta na otocima. U početnoj etapi ove faze uspostavljene su veze između već postojećih luka na kopnu i na otocima gdje je već postojala odgovarajuća infrastruktura: npr. Crikvenica – Šilo (1959.), Rabac – Cres (1960.), Jablanac – Rab (1963.), Karlobag – Pag (1964.). Iz financijskih razloga nije se krenulo prema organizaciji najkraćih pruga između otoka i obale, za što je bilo potrebno urediti nova pristaništa, često u nenaseljenim uvalama, te izgraditi pristupne prometnice. U kasnijoj etapi prve faze razvoja trajektnoga povezivanja prevladava orijentacija na najkraće trajektne veze između obale i otoka. Preduvjet za takvu orijentaciju bila je izgradnja uzdužne obalne ceste (Jadranske magistrale) do krajnjeg juga Hrvatske (1964.), čime su se trajektno povezali i dalmatinski otoci, te izgradnja priključnih cesta i novih pristaništa u pogodnim uvalama i zaljevima. Dodatni razlog ovakve orijentacije bila su duga putovanja prema otocima i sve duža čekanja u trajektnim lukama, jer je proces automobilizacije rapidno jačao, a nije se paralelno povećavao ni broj ni kapacitet trajekata. Kraće trajektne linije prvo dobivaju kvarnerski otoci – Krk: Črišnjeva – Voz, Cres: Brestova – Porozina, Rab: Jablanac – Pudarica, kasnije Jablanac – Mišnjak. Kraće trajektne linije s vremenom zamjenjuju duže, a time i skuplje i sve manje konkurentne trajektne linije spomenute u početnoj etapi prve faze. Dalmatinski se otoci tek u ovoj etapi počinju trajektno povezivati s obalom. Uvode se pruge za glavninu većih otoka, npr. Ugljan (Zadar – Preko), Pašman (Biograd – Tkon), Brač (Makarska – Sumartin), Hvar (Drvenik – Sućuraj), Korčulu (Orebić– Korčula) i poluotok Pelješac (Ploče – Trpanj). Osnovna razlika između prve i druge faze razvoja leži u funkciji trajektnoga povezivanja. Dok je u prvoj fazi glavni zadatak trajektnoga prometa bio povezati otok s obalom što brže na što kraćoj relaciji, u drugoj se fazi pristupilo povezivanju otoka s makroregionalnim i regionalnim razvojnim središtima na obali, čime su se otoci počeli valorizirati kao cjeline.

⁵¹ Salaj, M.: *Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske*, Republika Hrvatska Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zavod za prostorno planiranje, Zagreb, 1997., p.50., online: http://www.mgipu.hr/doc/StrategijaRH/Strategija_I_II_dio.pdf (06.09.2014.)

Dakle, u drugoj fazi razvoja trajektnoga povezivanja hrvatskih otoka u prvi plan dolazi usmjerenost na vodeće gospodarske centre na obali (npr. Split za srednjodalmatinske i južnodalmatinske, Zadar za sjevernodalmatinske otoke), čime se otoci sve ravnopravnije uključuju u razvojne procese pripadajuće im regije i makroregije. Osim orijentacije na izravno trajektno povezivanje s centrima razvoja na obali, za drugu razvojnu fazu karakteristično je i povezivanje udaljenijih, pučinskih jadranskih otoka (npr. Vis, Lastovo, Dugi otok), koji se na taj način integriraju u sustav cestovnoga prometa Hrvatske. Novije tendencije razvoja trajektnoga i sve važnijega brzobrodskoga prometa upućuju na važnost povezivanja otoka međusobno (npr. Krk i Cres: Valbiska – Merag, Krk i Rab: Baška – Lopar, Korčula i Lastovo: Split – Vela Luka – Lastovo, zadarski otoci: Silba – Mali Lošinj – Unije – Pula), čime se nastoji poticati razvoj jedinstvenoga otočnoga prostora međusobne interakcije kao zasebne cjeline. Iskustva pokazuju da se najbolji razvojni rezultati otočnoga prostora pokazuju u uvjetima što većeg broja alternativnih pravaca, tj. trajektnih veza. Najkraće trajektne veze vrlo su važne za dolazak turista, pogotovo u vrijeme turističke sezone (manje gužve, rasterećenje gradskih centara na obali), dok – premda duže – veze s obalnim regionalnim središtima razvoja često imaju presudnu ulogu u gospodarskom razvoju otoka. Neke trajektne linije ukinute su zbog izgradnje mostova (npr. Voz – Črišnjeva za otok Krk, Miškovići – Miletići za otok Pag). Obustavljene su i sve trajektne linije uspostavljene u početnoj etapi prve faze razvoja trajektnoga prometa zbog zamjene isplativijim linijama na kraćim relacijama.⁵² Mreža trajektnih linija prikazana je na slici 3.

⁵² Tvrtko Opačić, V., op.cit., p. 99.

Slika 3. Mreža trajektnih linija u Republici Hrvatskoj



Izvor: Tvrtko Opačić, V., *Turizam kao modifikator frekvencije trajektnog prometa i demografskih kretanja na hrvatskim otocima*, geografija.hr, 2004.,p.100.

<http://www.geografija.hr/clanci/268/turizam-kao-modifikator-frekvencije-trajektnog-prometa-i-demografskih-kretanja-na-hrvatskim-otocima>

Gledajući cjelokupnu organizaciju trajektnoga prometa u Hrvatskoj, može se ustvrditi kompleksna struktura trajektnih linija s obzirom na relacije, ali i na njihovu funkciju. Sve dosad spomenute trajektne linije mogle bi se klasificirati kao lokalne trajektne linije koje povezuju otok sa susjednim kopnom i čija je razvojna uloga prije svega usmjerena prema napretku otočnoga gospodarstva. U manjoj mjeri su izražene i međuregionalne trajektne linije, npr. Zadar – Silba – Mali Lošinj –Unije – Pula, koju održava Lošnjska plovidba. Osim lokalnih i međuregionalnih linija na hrvatskoj obali Jadrana organizirana je i longitudinalna,dužobalnalinija Rijeka – Dubrovnik sa zaustavljanjem u Zadru, Splitu, Starom Gradu (otok Hvar) i Korčuli (u turističkoj sezoni i u Brbinju - Dugi otok i u Sobri - otok Mljet). Iz velike razlike u frekvenciji sezonskoga (7

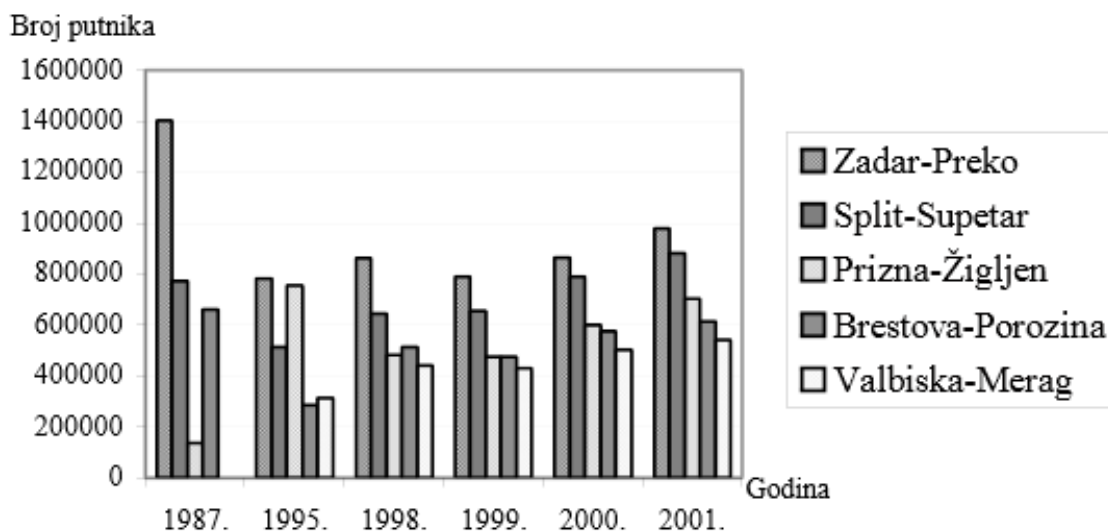
polazaka tjedno) i izvansezonskoga plovidbenog reda (1 polazak tjedno) nazire se njezina uloga u prijevozu turista i njihov "razmještaj" duž obale i otoka.⁵³

Treća etapa počinje 1996. godine, kada zbog završetka rata ponovo raste broj prevezenih putnika na većini pruga. Blaži pad ukupnoga broja putnika na svim trajektnim linijama dogodio se 1999. godine, što bi se moglo objasniti ratom na Kosovu kao glavnim izvorom nesigurnosti na jugoistoku Europe. Napokon, 2001. godine u Hrvatskoj je na lokalnim trajektnim prugama prevezeno više od 5,5 milijuna putnika. Taj je broj u uskoj vezi s brojem turista, koji je također u porastu. Na pet linija 2001. godine ostvaren je najveći promet putnika u posljednjih 15 godina, a ukupan broj prevezenih putnika na svim lokalnim linijama u Hrvatskoj veći je za više od 600 000 u usporedbi s rekordnom 1987. godinom. Analiza obujma trajektnoga prometa na pojedinim lokalnim prugama, koji je proporcionalan njihovoj frekvenciji, upućuje na neke pravilnosti. Na linijama Zadar – Preko i Split – Supetar zabilježen je najveći broj prevezenih putnika u poslijeratnom periodu. Naime, otoci Ugljan i Bračsmješteni su nasuprot obalnim regionalnim središtima (Zadar i Split) te na taj način ulaze u njihova gravitacijska područja. Ratnih je godina vrlo važna bila i linija Prizna – Žigljen te je na njoj, primjerice 1995., ostvaren veći promet putnika nego na liniji Split – Supetar. Četvrto i peto mjesto prema broju prevezenih putnika zauzimaju pruge za otoke Cres i Lošinj: Brestova – Porozina i Valbiska – Merag, što ne iznenađuje jer je riječo otocima blizu obale, prometno i gospodarski uvelike integriranima u razvojne procese riječke makroregije s vrlo razvijenim turizmom. Kretanje broja prevezenih putnika po izabranim godinama u razdoblju 1987.–2001. na pet trajektnih linija s najvećim brojem prevezenih putnika, na koje otpada 67,3% prevezenih putnika na svim trajektnim linijama 2001. godine, prikazan je na grafikonu 2.⁵⁴

⁵³ Tvrтко Opačić, V., op.cit., p. 100

⁵⁴ Ibidem

Grafikon 2. Kretanje broja prevezenih putnika na pet trajetnih linija



Izvor: Tvrtko Opačić, V., *Turizam kao modifikator frekvencije trajektnog prometa i demografskih kretanja na hrvatskim otocima*, geografija.hr, 2004.,p.102.

<http://www.geografija.hr/clanci/268/turizam-kao-modifikator-frekvencije-trajektnog-prometa-i-demografskih-kretanja-na-hrvatskim-otocima>

Iz prethodnog grafikona može se zaključiti kako je broj putnika na ovim trajektnim linijama u postupnom porastu. Tu prvenstveno prednjače trajektne linije za bliže i veće otoke koji su zbog svoje bolje prometno-geografske povezanosti dostupnije. Ti otoci privlače sve veći broj turista i time jačaju razvoj glavne gospodarske djelatnosti- turizma, što se izravno odražava i na intenzitet trajektnog prometa.

5.2.1. Jadrolinija

Jadrolinija Rijeka, najveći hrvatski putnički brodar obavlja blizu 90% obalnog linijskog pomorskog prometa na Jadranu. Osnovana je 20. siječnja 1947. godine u Rijeci, a nasljednica je raznih udruživanja malih brodara obalne plovidbe još od 1872. godine. Povezivanjem otoka s kopnom i održavanjem dužobalne linije na hrvatskoj strani Jadrana, Jadrolinija ostvaruje svoju osnovnu zadaću. Djelatnost Jadrolinije, prijevoz putnika i vozila, izrazito je sezonskog karaktera i pod velikim utjecajem turizma.

Četiri velika trajekta, Liburnija, Marko Polo, Dubrovnik i Zadar održavaju dužobalnu i međunarodne linije. Dužobalna linija s ishodištem u Rijeci povezuje hrvatske otoke Hvar, Korčulu i Mljet, kao i gradove Split i Dubrovnik, a međunarodne linije održavaju se prema Italiji (Ancona i Bari).

U tri plovna područja, riječkom, zadarsko-šibenskom i splitsko-dubrovačkom, otoke s kopnom povezuju ukupno trideset i tri trajekta, osam katamarana, tri klasična broda i jedan hidrobus.

U 2013. godini Jadrolinija je prevezla 9 823 683 putnika i 2 451 097 vozila sa svojom flotom od 50 brodova (4 velika putnička trajekta za dužobalnu i međunarodne linije, 33 trajekta u lokalnom putničkom prometu, 8 katamarana, 1 hidrobus i 3 klasičnih brodova) ukupnog kapaciteta 3 404 vozila i 26 720 putnika.

Brodovi tijekom ljetne sezone obavljaju preko 600 polazaka dnevno, a najfrekventnije linije održavaju se kontinuirano 24 sata.⁵⁵

5.3. ZRAKOPLOVNE LUKE NA OTOCIMA

Postojeća mreža zračnih luka na Jadranskim otocima krajnje je siromašna. Sastoji se od 3 zračne luke i to na Krku, Lošinju i Braču. Krčka zračna luka sagrađena je za potrebe grada Rijeke i daleko nadilazi potrebe samog otoka. Lošinjska i Bračka luka osposobljene su za prihvat manjih aviona i mogu zadovoljiti otočne potrebe.

5.3.1. Zračna luka Rijeka na Krku

Zračna luka Rijeka je zračna luka civilnog zrakoplovstva koja se nalazi na otoku Krku. Uzletno-sletna staza je dužine 2488 m i širine 45 m, platforma je betonska i istovremeno može prihvatiti pet zrakoplova. Otvorena je za promet 2. svibnja 1970. godine. Registrirana je za prihvat i otpremu zrakoplova, putnika i robe u komercijalnom zračnom prijevozu i školovanje letačkog osoblja. Opremljena je za prihvat svih veličina zrakoplova. Zračna luka je predviđena za dnevno i noćno slijetanje, jer je opremljena sustavom za precizni prilaz i slijetanje prve kategorije.⁵⁶

5.3.2. Zračna luka Lošinj

Zračna luka Lošinj je Zračna luka 3,2 nautičkih milja (5,9 km) od Malog Lošinja na otoku Lošinju. Registrirana je za obavljanje domaćeg i međunarodnog prometa. Ima stazu 900m dužine i 30 metara širine, te je opremljena sa signalizacijom 1C prema ICAO. Staza

⁵⁵ Jadrolinija, online: <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije> (7.9.2014)

⁵⁶ Zračna luka Rijeka: online: <http://www.rijeka-airport.hr/info.asp> (8.9.2014.)

je instrumentalna, za neprecizni prilaz, a dužinom zadovoljava uvjete za slijetanje i uzlijetanje STOL (Short take off and landing – kratko uzlijetanje i slijetanje) aviona. Uzletno-sletna staza je izgrađena od asfalta, kao i staze za vožnju. Dvije staze za vožnju su postavljene pod 45° u odnosu na uzletno-sletnu stazu i zadovoljavaju sadašnji promet malih aviona. Zračno pristanište je osposobljeno za dnevno letenje. Prioritet je potreba produljenja piste na 1260 m, a realizaciji te namjere se već pridonijelo izradom potrebne projektne dokumentacije. Primorsko-goranska županija sudjeluje u financiranju ovog projekta.⁵⁷

5.3.3. Zračna luka Brač

Zračna luka Brač osnovana je 22.5.1993. godine i ujedno je najmlađa zračna luka za komercijalni promet u Hrvatskoj. Ukupne površine od 400.000 m², smještena je na Veškom polju, 541 m iznad razine mora. Zračno pristanište je opremljeno za prihvat i otpremu malih komercijalnih putničkih zrakoplova kapaciteta do 100 sjedećih mjesta, s mogućnošću polijetanja i slijetanja noću. Otvorena je tijekom cijele godine, dok se charter promet odvija isključivo ljeti.⁵⁸

5.4. POTICANJE OTOČNOG JAVNOG PRIJEVOZA

U svrhu izjednačavanja uvjeta i kvalitete života na otocima s razvijenijim područjima Republike Hrvatske, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije provodi mjere za poticanje otočnog javnog prijevoza. Ovo poticanje prvenstveno se odnosi na javni cestovni promet te trajektni promet.

Temeljem odredbi Zakona o otocima od 01. travnja 2005. godine primjenjuje se pravo na popust kod kupnje trajektne karte. Prilikom kupnje trajektne karte uz predocjenje prometne dozvole (za vozilo) i osobne iskaznice otočani tako ostvaruju popust u iznosi i do 50% vrijednosti putne karte.⁵⁹

Poticanje otočnog javnog cestovnog prijevoza temeljem članka 10. Zakona o otocima ("Narodne novine" 34/99., 32/02. i 33/06.) i Pravilniku o uvjetima, kriterijima i

⁵⁷ Airoport Mali Lošinj, online: <http://www.airportmalilosinj.hr/about/> (8.9.2014.)

⁵⁸ Aerodrom Brač, online: <http://www.airport-brac.hr/onama.html> (8.9.2014.)

⁵⁹ Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, *Regionalni razvoj*, online: <http://www.mrrfeu.hr/default.aspx?id=649> (8.9.2014.)

načinu ostvarivanja prava na besplatni javni otočni cestovni prijevoz („Narodne novine“ 82/07). Otoci koji su obuhvaćeni provedbom ove mjere su slijedeći: Cres, Lošinj, Krk, Rab, Pag, Brač, Korčula, Pelješac, Ugljan, Pašman, Dugi otok, Iž, Šolta, Vis, Hvar, Lastovo, Mljet i Šipan. Mjera subvencioniranja otočnog javnog cestovnog prijevoza provodi se od 2001. godine i omogućuje besplatni prijevoz za slijedeće kategorije: učenici osnovnih i srednjih škola, studenti, umirovljenici i osobe starije od 65 godina te također invalidne osobe kojima se omogućuje naknada troškova vlastitog prijevoza.⁶⁰

Provođenjem ove mjere postignuti su određeni rezultati i pokazatelji njenih učinaka na zadane ciljeve – smanjenje životnih troškova i poboljšanje standarda otočnom stanovništvu, lakše i brže komuniciranje unutar otočnih destinacija, dulji ostanak djece osnovnoškolskog i srednjoškolskog uzrasta u svojim obiteljima na otoku, pa stoga sve navedeno ukazuje da je mjera opravdana i da je neupitno njezino daljnje provođenje.

⁶⁰ Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, *Regionalni razvoj*, online: <http://www.mrrfeu.hr/default.aspx?id=1398> (8.9.2014)

6. CILJEVI U SVRHU RAZVITKA HRVATSKIH OTOKA

ODRŽIVI RAZVITAK osnovni je cilj i svrha upravljanja otočnim gospodarstvom i ekosustavom. Ovaj cilj tako je određen kao stalno i potpuno održivo korištenje otočnog potencijala. Pod tim se smatra i stalno poboljšavanje kvalitete otočnog življenja. Upravljanje otočnim razvitkom znači izgrađivati ekološki podobnu infrastrukturu i stalno poticati i usmjeravati korisnike otočnih resursa na put održivog razvitka.

DRUŠTVENO ZADOVOLJAVAJUĆA NASELJENOST daljnji je cilj upravljanja otočnim razvitkom. Otok je društveno zadovoljavajuće naseljen kad otočani brojem, dobom, spolnom i kvalifikacijskom strukturom, te načinom i standardom života, tvore zajednicu koja je dovoljno privlačna da trajno zadržava svoje članove i da privlači nove. Ovaj cilj postiže se posredno, ispravnim razvojnim koracima, pri čemu na malim otocima u ne treba očekivati nekadašnju naseljenost.

OSTANAK SADAŠNJEG STANOVNIŠTVA, POTICAJI OBITELJIMA DA IMAJU VIŠE DJECE I POVRATAK PRVENSTVENO MLAĐEG, RADNO-AKTIVNOG OTIŠLOG STANOVNIŠTVA demografski su ciljevi otočnog razvitka, u svemu usuglašeni s ciljem društveno zadovoljavajuće naseljenosti otoka. S obzirom na otočnu zamrlost, oni će se ostvariti ako se budu stvarali uvjeti da tamo gdje otočani više ne mogu sami ponijeti razvitak, doseli i stanovništvo drugih zavičajnosti.

Od ciljeva programa demografskog razvitka koji se tiču svih krajeva Hrvatske pa i otoka, treba istaknuti sljedeće:⁶¹

- porast nataliteta i njegovo stalno zadržavanje iznad stope mortaliteta koja će zbog ostarjelosti hrvatskog pučanstva iz godine u godinu rasti, sve dok se ne promijeni demografska slika,
- porastom nataliteta, ali i naporima da se spriječi iseljavanje mlađeg stanovništva i povrati već iseljeno, ostvariti da hrvatsko demografsko stablo poprimi pravilniji oblik,

⁶¹Starč, N., Kaštelan-Macan, M., Ćurlin, S., op.cit., p. 78-79.

- zaustavljanje sadašnje izrazito nepovoljne demografske usmjerenosti (dakle, zaustavljanje izumiranja) kratkoročni je cilj; dugoročni cilj mora biti revitalizacija i ukupno pomlađivanje stanovništva,
- prestanak koncentriranja hrvatskog stanovništva u velikim središtima i opće polarizacije hrvatskog prostora na urbani imigracijski i ruralni emigracijski,
- povećanje kvalitete života i socijalnog bogatstva seoskih i provincijskih područja i afirmacija života u njima.

IZJEDNAČAVANJE UVJETA OTOČNIH ULAGANJA s uvjetima u kojima se ulaže na hrvatskom kopnu, srednjoročni je cilj upravljanja otočnim razvitkom. Izjednačenje uvjeta se pritom odnosi na gospodarstvo, ali i na javni standard i uopće na otočnu svakodnevicu koja ulaganja na otoku danas čini neprivlačnima. Taj cilj će se ostvarivati prvenstveno dogradnjom infrastrukture, a bit će postignut kad danas nedovoljna povezanost otoka s kopnom te međuotočna i unutarotočna povezanost ne budu više odvrćali ulagače od ulaganja na otocima, a moguće nove otočane od naseljavanja. Taj cilj će biti postignut kad budu tehnološki opremljeni prema europskim standardima zaštite okoliša, te kad ulagači i novi otočani budu mogli koristiti zdravstvene, školske i druge usluge približno dobro kao na kopnu.

ŠTO RAZNOVRSNIJA STRUKTURA OTOČNOG GOSPODARSTVA daljnji je cilj razvitka otoka. Što u svojoj strukturi bude imalo više djelatnosti, a unutar djelatnosti više proizvodnih jedinica, otočno, gospodarstvo će lakše prebrođivati padove i uspone potražnje za otočnim proizvodima.

POTPUNA FIZIČKA DOSTUPNOST OTOČNIH BOGATSTAVA kratkoročni je cilj upravljanja otočnim razvitkom. Dostupnost se može smatrati i uvjetom upravljanja, jer se razvojne mjere mogu suvislo formulirati i uspješno provoditi samo ako je otok u svakom svom dijelu dostupan svima. Fizička dostupnost bit će ostvarena kad sve otočno poljoprivredno zemljište i ostali prostor koji se rabi u druge proizvodne ili potrošne svrhe budu pokriveni mrežom puteva kojima će se moći prevoziti ljudi i potrebna oprema. Na taj način ulagači neće biti opterećeni troškovima izgradnje infrastrukture.

Jednako važan kratkoročni cilj je i DOSTUPNOST OTOČNIH VRIJEDNOSTI U PRAVNOM PROMETU. Bit će ostvarena kad nekretnine budu pravilno uknjižene, međe obilježene, a vlasništvo ili barem pravo korištenja nesporno, dakle kad promet nekretninama na cijelom otočnom prostoru bude pravno moguć. Treba naglasiti da se otočno upravljanje i njegovi ciljevi ne iscrpljuju na otočnom kopnu. Otočno upravljanje se širi na more i podmorje oko otoka, dakle na pomorsko dobro, tradicionalni prostor otočnoga života i privređivanja u kojem otočani ne smiju moći manje, nego što su oduvijek, običajno mogli i smjeli.⁶²

⁶²Starč, N., Kaštelan-Macan, M., Čurlin, S., op.cit., p.78-80.

7. ZAKLJUČAK

Spoznaja o važnosti i vrijednosti hrvatskih otoka ukazuje na potrebu za što bržim i kvalitetnijim gospodarskim razvitkom. Otoci imaju puno toga za ponuditi dok njihov potencijal ostaje prilično neiskorišten. Hrvatska ima velik broj otoka te oni više participiraju u površini nego što sudjeluju brojem stanovnika u ukupnom stanovništvu Hrvatske. Iako je prema istraživanju u popisu stanovništva 2011.godine u odnosu na 2001. njihov broj lagano porastao, nasmije se stati na tome. Dobna starost stanovništva otoka veća je od prosječne starosti u kontinentalnom djelu, te ti podaci samo dokazuju tvrdnju da se depopulacija očituje većinom kroz mlade stanovništvo. Ulaganjem u gospodarstvo, poboljšavanjem prometne povezanosti i otvaranjem mogućnosti boljeg zdravstva, školovanja te na posljetku i zapošljavanja samo neki su od načina zadržavanja mlađih populacija.

Unatoč trendu depopulacije otoci imaju očuvan odnos između prirode i stanovništva. Oni imaju dugotrajnu turističku tradiciju, za svaki otok posebnu. Na otocima objektivno postoje mogućnosti za uspješan razvitak pojedinih grana gospodarstva samo tom problemu treba realno pristupiti i pronaći moguća rješenja kako taj trend nebi sve dublje tonuo, već ga postepeno vraćati u „život“. Turizam kao glavna grana otočnog gospodarstva nužno je pravilno usmjeriti kako bi se sve više usavršavao, dok ostalim oblicima treba veća pomoć i daljnji poticaji. Pri razvoju turizma na otocima, uz turističke radnike i lokalne političke strukture i stanovnici pojedinog otoka moraju biti konzultirani o budućem razvoju.

Ne valja zaboraviti spomenuti i ribarstvo koje je i dalje od velikog značaja za otočno stanovništvo. Iako je upravo ono nekada igralo glavnu ulogu u prehranjivanju otočkog stanovništva danas je, nekako se čini, palo u sjenu turizma. Ono također ima veliki potencijal ali nažalost premalo pažnje mu se pridodaje. Razvoj svih oblika gospodarstva na otocima mora se temeljiti na lokalnoj inicijativi, na razvoju specifičnoga otočnog gospodarstva, polako ali i učinkovito, te uz djelotvorne državne poticaje. Mora se zajednički osmisliti viziju, te raditi na aktiviranju svojih gospodarskih potencijala. Takav pristup budućem razvoju bitan je jer ono iziskuje suživot s tradicionalnom kulturom, uz neophodnu optimalnu iskorištenost turističkih različitosti svakog pojedinog otoka.

Jedan od problema života na otocima iziskuje prometna povezanost s obalnim djelom, ali činjenica je da su danas veliki otoci, posebice oni bliže obalnom djelu, prilično dobro riješili taj problem. Gradnjom mostova i redovitim trajektnim linijama taj je nedostatak sveden na minimum. Otoci nikada neće biti dijelom kopna ali na kraju krajeva to i je njihova posebnost. Uvijek će postojati kojekakve prometne prepreke samo treba raditi na njihovu postupnom poboljšavanju i minimalizmu. Kao što je spomenuto veliki otoci imaju prilično zadovoljavajuće prometne veze, ali kod ovog problema najviše „pate“ oni mali. To je i za očekivati s obzirom da na njima ima najmanje potencijala za novim investicijama i zapošljavanjima, najviše ih pogađa depopulacija, te ostaje samo staro stanovništvo koje je već naviklo na takav način života, a svoju starost žele proživjeti u svom domaćem okruženju. E upravo bi na tom problemu trebalo poraditi.

Postojeći ograničavajući uvjeti života na otoku, detaljno obrađeni u radu, negativno se odražavaju na stanje razvitka otočkog načina života. Rješenje tih problema treba potražiti u održivom razvitku i stalnom poboljšavanju kvalitete života na otocima kroz nove ideje, planove i ulaganja, imajući na umu interese lokalnog stanovništva i s potrebom očuvanja prirodnog okoliša, te povijesne i prirodne baštine.

LITERATURA

1) KNJIGE:

- Palčić., A.: *Paški most – izgradnja, obrana i obnova* , Adamić d.o.o., Rijeka, 2008.
- Prica, I., Jelavić, Ž.: *Destinacije čežnje, lokacije samoće: Uvidi u kulturu i razvojne mogućnosti hrvatskih otoka*, Zagreb, 2009.
- Starc, N., Kaštelan-Macan, M., Ćurlin, S.: *Nacionalni program razvitka otoka*, Republika Hrvatska Ministarstvo razvitka i obnove, Zagreb, 1997.

2) ČLANCI U ČASOPISIMA:

- Defilippis, J.: *O gospodarskom razvoju hrvatskih otoka*, Institut za društvena istraživanja, Sociologija i prostor, Vol. 39 No. 1/4 (151/154), Zagreb, 2001. .p.83-93.
- Grgona, J., Turizam u funkciji gospodarskog razvita hrvatskih otoka, Ekonomski pregled, Vol.53 No.7-8, 2002., p.738-749.
- Gorila vijesti: *Koji je najveći otok u Hrvatskoj - Koliko otoka ima hrvatska*, 30.12.2010., online:
http://vijestigorila.jutarnji.hr/gorilopedija/lifestyle/zemljopis_i_povijest/koji_je_najveci_otok_u_hrvatskoj_koliko_otoka_ima_hrvatska (21.08.2014)
- Jovanović, J., Galić, J., Mackelworth, P.: *Odras gašenja otočnih pogona za preradu ribe na depopulaciju hrvatskih otoka*, Naše more, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, Vol. 57 No. 3-4, 2010., p.153-163. (27.08.2014)
- Lajić., I., Mišetić., R.: *Demografske promjene na hrvatskim otocima na početku 21. stoljeća*, Migracijske i etničke teme, Vol. 29 No. 2, 2013, Prosinac 2013, p. 169-199.
- Nadilo, B.: *Razvitak hrvatskih otoka*, Građevinar, 2001., p.39-49., online:
<http://www.casopis-gradjevinar.hr/~hsgiorgl/gradjevinar/assets/Uploads/JCE-53-2001-01-06.pdf> (21.08.2014)
- Salaj, M.: *Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske*, Republika Hrvatska Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja ,Zavod za prostorno planiranje, Zagreb, 1997., p.1-173., online:
http://www.mgipu.hr/doc/StrategijaRH/Strategija_I_II_dio.pdf (06.09.2014.)

- Stiperski, Z., Malić, A., Kovačević, D.: *Međuzavisnost dostupnosti, gospodarstva i revitalizacije hrvatskih otoka*, Institut za društvena istraživanja u Zagrebu, Sociologija i prostor, Vol. 39 No. 1/4 (151/154), 2001., p. 153-168. (22.08.2014.)

-Šuljić, B. : *Jadran je isti a otoka sve više*, Zadarski list, 13.02.2012., online: <http://www.zadarskilist.hr/clanci/13022012/jadran-je-isti-a-otoka-sve-vise> (20.08.2014)

- Tvrтко Opačić, V., *Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja*, Geoadria, Vol. 7 No. 2, Zadar, 2002., p. 95-109. (02.09.2014.)

-Tvrтко Opačić, V., *Turizam kao modifikator frekvencije trajektnog prometa i demografskih kretanja na hrvatskim otocima*, geografija.hr, 2004., online: <http://www.geografija.hr/clanci/268/turizam-kao-modifikator-frekvencije-trajektnog-prometa-i-demografskih-kretanja-na-hrvatskim-otocima> (02.09.2014.)

- Vidučić., V.: *Održivi razvoj otočnog turizma*, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, Vol. 54 No. 1-2, Naše more, 2007., p.42-48. (24.08.2014.)

3) INTERNET IZVORI:

- Aerodrom Brač, online: <http://www.airport-brac.hr/onama.html> (08.09.2014.)

- Airoport Mali Lošinj, online: <http://www.airportmalilosinj.hr/about/> (08.09.2014.)

-Alegro., A., : *Vegetacija hrvatske*, online:

http://www.vusz.hr/Cms_Data/Contents/VSZ/Folders/dokumenti/javanustanovazaupravlja_njezasticenimprirodnimvrijednostima/arhiva/~contents/NDW2SALP92LHTQZ7/2011-3-15-5947916-2009-12-7-5331263-vegetacijahrvatske.pdf (22.08.2014.)

- Hrvatski centar za poljoprivredni marketing: *Ribarstvo i akvakultura*, online: <http://hcpm.agr.hr/analiza/ribarstvo.htm> (27.08.2014.)

-Hrvatska turistička zajednica, *Program tržišnih istraživanja 2013.*, online: <http://business.croatia.hr/Documents/3012/Program-trzisnih-istrazivanja-2013-.pdf> (30.08.2014.)

- Hrvatske ceste: *Most kopno-otok Čiovo*, online:

http://www.mppi.hr/UserDocsImages/HC_Most_kopno_ciovo_konferencija.pdf (06.09.2014.)

- Jadrolinija, online: <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije> (07.09.2014.)

- Krstulović, N. : *Početna procjena stanja i opterećenja morskog okoliša hrvatskog djela Jadrana*, Institut za oceanografiju i ribarstvo, Split, online: http://www.mzoip.hr/doc/More/Pocetna_procjena_morski_okolis.pdf (20.08.2014)

- Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Hrvatska enciklopedija, <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=38940> (29.08.2014)

- Ministarstvo poljoprivrede: *Maslinarstvo*, online: <http://www.mps.hr/default.aspx?id=20> (31.08.2014.)

- Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, *Regionalni razvoj*, online: <http://www.mrrfeu.hr/default.aspx?id=649> (09.09.2014.)

- Otok Vir: *Virski most-„Most života“*, online: http://www.otok-vir.info/prikaz.php?link=tekstovi/virski_most.php (05.09.2014.)

- PGZ: *Biološka raznolikost primorsko-goranske županije*, online: http://www.pgz.hr/documents/bioloska_raznolikost.pdf (22.08.2014.)

- Turistička zajednica općine Murter- Kornati, *Otok Murter*, online: <http://www.tzo-murter.hr/Default.aspx?sifraStranica=33> (05.09.2014.)

- Vlada Republike Hrvatske: *Prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*, Zagreb, veljača 2013., p. 3-85., online: <http://www.mint.hr/UserDocsImages/Strategija-turizam-2020-editfinal.pdf> (24.08.2014.)

- S.Š.: *Krčki most, poveznica Krka i kopna* , 15.03.2013., online: <http://www.mojahrvatska.hr/krcki-most-poveznica-krka-i-kopna/> (02.09.2014.)

- Zračna luka Rijeka, online: <http://www.rijeka-airport.hr/info.asp> (08.09.2014.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Položaj hrvatskih otoka	4
Slika 2. Bazeni za uzgoj	32
Slika 3. Mreža trajektnih linija u Republici Hrvatskoj	46

POPIS TABLICA

Tablica 1. Najveći hrvatski otoci s pripadajućim površinama.....	6
Tablica 2. Otočno stanovništvo u stanovništvu pripadajućih županija 2011.	12
Tablica 3. Kretanje broja stanovnika kvarnerskih otoka od 2001. do 2011.....	13
Tablica 4. Kretanje broja stanovnika sjevernodalmatinskih otoka od 2001. do 2011.....	14
Tablica 5. Kretanje broja stanovnika srednjodalmatinskih otoka od 2001. do 2011.	15
Tablica 6. Kretanje broja stanovnika južnodalmatinskih otoka od 2001. do 2011.	16
Tablica 7. Migracijski saldo stanovništva otočnih skupina od 2001. do 2011.....	17
Tablica 8. Migracijski saldo stanovništva odabranih hrvatskih otoka od 2001. do 2011....	18
Tablica 9. Pokazatelj dobnog sastava stanovništva po pojedinim otočnim skupinama od 2001. do 2011.	21
Tablica 10. Ulov i uzgoj morskih organizama 2005.	31
Tablica 11. Tvornice za preradu ribe na otocima od 1984. do danas	35

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Glavni turistički proizvod Hrvatske	26
Grafikon 2. Kretanje broja prevezenih putnika na pet trajetnih linija	48

POPIS SHEMA

Schema 1. Dobno-spolna piramida stanovništva hrvatskih otoka od 2001. do 2011.....	20
--	----