

QUO VADIS, OTOČE?

Jure Srhoj, Korčula
srhoj510@gmail.com

„U svojoj nepomičnosti otoci su uronjeni u vječnost i odvojenost“

Čemu ovakav naslov? Kretanje broja stanovnika od krucijalnog je značaja za svaku državu i pojedinu sredinu. Otok (i općina) Korčula 1970-ih i prve polovice 1980-ih uzimani su za primjer veze između porasta broja stanovništva i razvoja gospodarstva koje je u mogućnosti zaposliti velik broj radnoaktivnih stanovnika otoka tijekom cijele godine, omogućujući socijalnu sigurnost i značajni osobni i društveni standard. Nakon tih godina razvoja gospodarstva kada je bila zaustavljena „bijela smrt“, zabilježen porast nataliteta, imigracija na otok i porast broja stanovništva, na otoku Korčuli je nastupilo vrijeme gospodarskog pada, broja zaposlenih i depopulacije stanovništva.

Kretanje broja stanovnika od krucijalnog je značaja za svaku državu i pojedinu sredinu. Otok (i općina) Korčula 1970-ih i prve polovice 1980-ih uzimani su za primjer veze između porasta broja stanovništva i razvoja gospodarstva.

Otok Korčula pripada skupini južno-dalmatinskih otoka, dug 47,7 km, prosječne širine 5,8 km i ukupne površine 275,73 km². Od poluotoka Pelješca dijeli ga

i povezuje Pelješki kanal širok 1.270 m, a od otoka Lastova na jugu, dijeli ga Lastovski kanal prosječne širine 16 km. Na sjeveru je Korčulanski kanal koji otok dijeli od otoka Hvara širine 15 km. Svojim prirodnim obilježjima i krajobraznom osnovom, može se svrstati u posebno vrijedan prostor RH, te kao takav zahtijeva zaštitu i unaprjeđenje temeljnih vrijednosti.

Prvi mletački podatak o broju stanovnika otoka Korčule iz 1525. govori o 2000 ljudi sposobnih za oružje, što znači da otok broji osam do devet tisuća stanovnika. Zbog česte kuge i velike smrtnosti, odvođenja stanovništva od strane Turaka u ropstvo, bježanja stanovništva, otok doživljava drastičan pad broja žitelja. Oporavak i porast broja stanovnika ponovno započinje tek u 19. stoljeću. Polet vinogradarstva na otoku izazvan pepelnicom u Italiji, kratko je trajao (1850.-1860.), ali dovoljno da se na otoku krene s krčenjem maslinika i sadnjom vinove loze. Poslije napada filokse na francuske vinograde 1848. koja će se proširiti na sjeverne vinograde Italije, na otoku Korčuli dolazi do konjunktura u proizvodnji i prodaji vina od 1870. do 1890., te s tim u vezi i značajnog porasta broja stanovništva. Od prvog predmodernog popisa 1857. (9865 stanovnika), bilježi se gotovo dvostruko povećanje 1900. (17.373 stanovnika). Na krajnjem zapadu otoka izdvojiti će se zasebna katastarska općina i naselje Vela Luka s kojom Blato i do danas dijeli (primaran) pravac komunikacije i vezu s regionalnim središtem (Split). Početkom 20. st. uz pozitivni prirodni priraštaj, razvoj trgovine i doseljavanje novog stanovništva (obrtnici, trgovci, činovnički kadar...), 1910. dolazi do daljnjeg porasta. Na otoku u 12 naseobina tada živi 20.245 stanovnika u 3705 kuća. Grad Korčula je tada brojio

2287 stanovnika, Blato čak 7208, a Vela Luka 4334 i 1750 kuća. U devet sela i zaselaka živilo je još 6625 stanovnika u 1441 kući (Lumbarda 1347, Smokvica 986, Žrnovo 1781, Račišće 941, Pupnat 756, Čara 668). Naselje Potirna tada je brojalo 200 stanovnika (danas tek 12), a Prigradica kao dio naselja Blata 130 stanovnika (Marinko Gjivoje, *Otok Korčula*, 1969.).

Propast vinograda uslijed filokseze uzrokovat će masovno iseljavanje. Prema dostupnim podacima 1920-ih s otoka Korčule iselilo se oko 3.200 stanovnika. Iseljavanje se manjim intenzitetom nastavilo i idućih godina. Snalažljivi Korčulani emigrirali su u potrazi za zaposlenjem u jače ekonomske centre. Naročito u hrvatske ekonomske centre, u Južnu i Sjevernu Ameriku te druge prekomorske zemlje (Australiju, Južnu Afriku). Prema statističkim podacima za 1931. broj stanovništva ne opada uslijed velikog prirodnog prirasta (nataliteta) da bi narednih godina počeo polagani pad. Prema popisu stanovništva 1948. otok bilježi pad broja stanovništva (17.853 stanovnika). Depopulacija je uvjetovana smanjenjem prirodnog prirasta, ratnim mortalitetom, ali i neposrednim ratnim zbivanjima. Nakon Drugoga svjetskog rata na otoku će biti izgrađeno nekoliko poduzeća i tvornica kako bi se spriječilo iseljavanje stanovništva. Prilagođavajući gospodarstvo prirodnim i ljudskim potencijalima razvile su se one grane koje su znale iskoristiti lokalne resurse: more i jeftinu radnu snagu (brodogradnja, pomorstvo, prerada ribe, tvornica trikotaže) te već 1953. otok doživljava značajan porast broja stanovništva i broji 19.016 stanovnika. Do kraja 1980-ih zaposlenost otočana u industriji, uslugama i društvenim djelatnostima bila je gotovo 100-postotna. Na otoku je radilo nekoliko tvornica (trikotaže, ulova i prerade ribe, limene ambalaže, krede i ljepila), tri brodogradilišta, dvije brodarske tvrtke, pet većih i manjih hotelsko-ugostiteljskih i trgovačkih poduzeća te poljoprivrednih zadruga.

Otok Korčula striveća i šest manjih naselja 1970-ih i 1980-ih, u godinama najvećeg gospodarskog rasta, zbog povećanog nataliteta i imigracije dosegao je brojku od 21.000 stanovnika (čitava općina 23.000 stanovnika) i u najprosperitetnijim godina više od 6000 zaposlenih. Otok kao zasebna razvojna cjelina sa zajedničkim političko-upravnim tijelom (Skupština općine Korčula), jednako udaljen od dva regionalna centra Splita i Dubrovnika, okrenut prvenstveno vlastitim ljudskim i ostalim

resursima u većoj mjeri je bio samodostatan. U tom vremenu Vela Luka i Blato zajedno broje oko 8.500 stanovnika s više od 3.200 zaposlenih. Na Korčulu se tada s kopna dolazilo radi zapošljavanja, a većina pridošlica je ostala živjeti, uklopila se u njegov društveni život, a neki od njih postali su zaslužni u raznim oblastima društvenog i kulturnog života.

Početakom 1980-ih godina hrvatski društveni proizvod bio je 28 % veći od jugoslavenskog prosjeka - u Zagrebu 111 % veći, u Splitu 105 %, Poreču 92 %, a u Korčuli 71%. Svoje relativno bogatstvo Hrvatska je tada, kao i danas dugovala dalmatinskom i istarskom turizmu koji je 1985. ostvario rekord od preko 67 milijuna noćenja. Split kao regionalni centar Dalmacije tada će udvostručiti broj stanovnika. Postepeno se usporava i doseljavanje seoskog stanovništva u gradove do kojeg je došlo uslijed ubrzane industrijalizacije. Upravo je industrijalizacija, pored ekonomskog emigriranja uslijed nezaposlenosti 1960-ih i 1970-ih godina i odlaska „trbuhom za kruhom“ u zemlje zapadne Europe, opustošila stanovništvo dalmatinskih otoka i Dalmatinske zagore.

Početakom 1980-ih godina hrvatski društveni proizvod bio je 28 % veći od jugoslavenskog prosjeka - u Zagrebu 111 % veći, u Splitu 105 %, Poreču 92 %, a u Korčuli 71%.

Za život na otoku (i općini) i zaustavljanje depopulacije nezamjenjiv je bio značaj djelovanja pomorskih kompanija, brodograđevnih i turističko-ugostiteljskih poduzeća te poljoprivrednih zadruga kao nositelja razvitka otoka (općine) i lokalnih zajednica. Dopremanje pitke vode brodovima vodonoscima na bezvodni istočni dio otoka, izgradnja regionalnog vodoopskrbnog sustava NPKLM, izgradnja i rekonstrukcija otočne prometnice, kvalitetnije lokalne infrastrukture, osnivanje ustanova u oblasti kulture, obrazovanja i zdravstva (domova zdravlja), socijalnih ustanova i sportskih objekata, bilo je od presudnog značaja

za razvoj otoka, poboljšanje životnog standarda i zadržavanje njegovih stanovnika.

Otok Korčula je uz Hvar dugo bio perjanica hrvatskog otočnog turizma. U godinama najvećeg gospodarskog rasta 1970-ih i 1980-ih godina, kada je na otoku bilo 3.500 ležajeva u hotelima, odmaralištima, kampovima, a u ostalim vrstama smještaja njih oko 10.000, prema ukupnom broju zaposlenih, ostvarenim prihodima i dohotku *per capita*, turizam i ugostiteljstvo predstavljali su po ekonomskoj snazi i broju zaposlenih tek treću privrednu granu otoka, nakon brodogradnje i pomorstva. Snažniji rast turizma u drugoj polovici 1970-ih generiran je najvećim dijelom lječilišno-rehabilitacijskim centrom *Kalos* u Veloj Luci (1977.) i razvojem zdravstvenog turizma.

Kako bi zainteresirala mjesne zajednice za naplatu prihoda i udovoljila zahtjevima, Skupština općine Korčula je sredstva od naplaćene boravišne pristojbe, poreza od bavljenja privatnim smještajem i slično, nakon zadovoljavanja zajedničkih potreba, u utvrđenom postotku namjenski vršila povrat sredstava mjesnim zajednicama gdje su se te pristojbe i ubirale. Jednako se postupalo kod mnogih zajedničkih prihoda što je doprinosilo skladnoj funkcionalnosti općine Korčula. Tako je naplatu prihoda od komunalne naknade općina prepuštala mjesnim zajednicama pod uvjetom da donesu odluku o njenoj visini na svom području. To pravo jedino je iskoristila Mjesna zajednica Korčula i ostvarivala značajan prihod za održavanje komunalne infrastrukture. Ostale mjesne zajednice dugo godina, iz sebičnih razloga i suprotno zakonu, zbog oportunitizma Izvršnog vijeća i Skupštine općine, opstruirale su donošenje odluke o visini i naplate naknade na svom području.

Na otoku je tih godina u turističkoj djelatnosti bilo zaposleno oko 10% od ukupnog broja zaposlenih stanovnika otoka. U sezoni koja je znala potrajati 120 dana boravilo je 120.000 turista od kojih 54% iz razvijenih europskih zemalja, a rekordne 1988. ostvareno je 930.000 noćenja (s pelješkim dijelom općine ostvareno je preko 1.200.000 noćenja). Usporedbe radi, godine 2019. (poslijeratne rekordne turističke godine) otok je nudio 16.000 postelja i dosegao brojku od 143.000 posjetilaca koji su ostvarili 900.000 noćenja.

Krajem 1980-ih otok bilježi pad gospodarskih aktivnosti i uzročno prirodno smanjenje broja

stanovnika. Unatoč brojnim gospodarskim subjektima na otoku nastupa pad investicijskih ulaganja. Do zaposlenja je sve teže doći. Poduzeća sve rijeđe primaju nove radnike, a sve veći pritisak je nastupio osnivanjem samoupravnih interesnih zajednica (SIZ) na neproizvodna (administrativna) radna mjesta. U tom vremenu posebno sa zapadnog dijela otoka, izraženije iz Blata, iseljavaju čitave obitelji tražeći bolje životne uvijete.

Za otok Korčulu je kraj 20. i ulazak u 21. stoljeće bio posve neizvjestan. Prelaskom na tržišnu privredu i neuspješnom „preko koljena“ provedenom privatizacijom društvenog vlasništva, kao i posljedicama rata, bit će uništeno ono što je otoku davalo prepoznatljiv pečat i po čemu se isticao među ostalim hrvatskim otocima. Pored gospodarske stagnacije i povezane demografske depopulacije, negativne posljedice odrazit će se na društveni i kulturni život uopće koji 1990-ih godina nazaduje, jer se nakon prvih demokratskih izbora 1990. nalazi pod utjecajem nove umnogome također nedemokratske vlasti. Nastupit će gospodarska i društvena „praznina“ koja se nije dala više popuniti. Promjene nastale 1990-ih pored utjecaja na stanje društvene svijesti prouzročile su nestanak gotovo svih većih proizvodnih poduzeća, koja su godinama omogućavala porast broja zaposlenih i potrebu za radnom snagom izvan otoka (imigracija), i, ništa manje važno, stvarala dodatnu vrijednost koja je omogućila ulaganja u razvoj društvenog standarda (komunalne, stambene infrastrukture, zdravstva, obrazovanja, kulture uopće). Nestala su poduzeća koja su bila motor razvitka najvećih korčulanskih otočnih sredina i otoka kao cjeline, njegova gospodarskog i svakog drugog napretka. Zahvaljujući tom gospodarskom razvitku stvorili su se uvjeti za bolji život, ostajanje na otoku, zasnivanje obitelji, povećanje broja novorođenih i poboljšanje dobne strukture stanovništva. Otok Korčula, prema dostupnim podacima, nikad dotada nije imao veći društveni i osobni standard, veću bioreprodukciju, mlado radno sposobno stanovništvo i visokoobrazovnu kadrovsku strukturu.

Usljed propasti brodogradnje (nestanak Inkobroda i Grebena, smanjeni obim proizvodnje Radeža), zaostale tehnologije, pada zaposlenih, propasti brodarskih tvrtki (Meditranska plovidba i Dalmatinska plovidba), hotelsko-turističkih poduzeća, slika otoka, naročito u demografskom pogledu, značajno je izmijenjena. Dio stanovništva

Promjene nastale 1990-ih prouzročile su nestanak gotovo svih većih proizvodnih poduzeća, koja su godinama omogućavala porast broja zaposlenih i stvarala dodatnu vrijednost.

iseljava, a većina je umirovljena. Brodogradilište Greben koje je zapošljavalo do 600 radnika i hranilo gotovo pola mjesta, nakon drugog stečaja prodano je 2018. u 11. pokušaju za 2,8 milijuna kuna te ostalo bez i jednog zaposlenika. Radi pokretanja proizvodnje novi vlasnik je, zbog nedostatka kadrova i radnika, planirao dovesti radnike izvan otoka. No, prošle su godine, a proizvodnja se nije pokrenula.

Najnoviji podaci o demografskim kretanjima na Korčuli

Prema popisu stanovništva 2021. na otoku živi 14.612 stanovnika. U odnosu na popis 2011. godine manje je 928 stanovnika ili 5,8 %. Većina naselja bilježi pad ukupnog broja stanovnika, zbog pada nataliteta i izostanka imigracije. Najveći pad prirasta stanovništva zabilježen je kod Vele Luke 27% i Grada Korčule 11%.

Grad Korčula (naselja Korčula, Čara, Pupnat, Žrnovo, Račišće) broji 5419 stanovnika odnosno 244 stanovnika manje nego 2011. U odnosu na 1991. godinu 821 stanovnika manje ili 13 %. Ima približan broj stanovnika kao 1948. godine (5685). Općina Blato broji 3322 stanovnika ili 271 manje, općina Smokvica 865 stanovnika i 39 manje, općina Vela Luka 3789 stanovnika odnosno 348 manje i općina Lumbarda 1217 stanovnika ili 4 stanovnika više nego kod prethodnog popisa. Vela Luka je i dalje najbrojnije naselje na Korčuli, poslije kojeg slijedi Blato i grad Korčula s 2661 stanovnika odnosno 215 manje nego prije 10 godina. Značajka većine naselja je denatalitet, što se pokušava ublažiti razvojem turizma, poljoprivrede i malog poduzetništva. U nešto je povoljnijoj situaciji od Blata i Smokvice, Vela Luka i Korčula koje su unatoč prirodnom padu zadržale dio stanovništva

imigracijom, razvojem kvalitetnijeg turizma, kao značajne javne pomorske luke i koncentracijom stanovništva na morskoj obali.

Kod broja stanovnika treba imati u vidu fiktivni porast broja stanovnika, jer jedan broj vlasnika kuća za odmor na otoku, a osobito se to odnosi na umirovljenike, žive u gradovima na kopnu. Prijavili su na otocima stalno mjesto boravka radi iznajmljivanja ležajeva turistima, izbjegavanja plaćanja poreza i korištenja državnih povlastica otočnog stanovništva. Činjenica je da znatan broj stanovnika (procjene se kreću u tisućama) samo privremeno boravi na otoku. Većina se u pravilu nakratko vraća u svoje mjesto radi iznajmljivanja stambenih objekata u turističkoj sezoni ili kada treba obrati masline.

Unatoč žilavosti domicilnog stanovništva otok postaje populacijski „sterilan“. Popisivači stanovništva po otočnim naseljima nalaze prazne kuće. U većim naseljima zatiču sve manji broj osoba u domaćinstvima, a sve veći broj starijih i samačkih, jer se dio mladih iselio kako se više ne bi vratio ili nakon završenog školovanja ostaju živjeti i raditi izvan otoka. S obzirom kako iseljava uglavnom mlado i radno sposobno stanovništvo, ugrožena je bioreprodukcija, a erodirana je i ekonomska snaga stanovništva. Depopulacija tako od posljedice postaje uzrok nepovoljnih društveno-gospodarskih procesa.

Zabrinjavajuće je što je razmjerno veća depopulacija otoka Korčule, posebno izražena kod njegova tri gospodarski najrazvijenija naselja. Na području naselja Blato i Potirne 1971. godine živjelo je 5937 stanovnika, 1991. godine 4107 stanovnika, da bi 2021. živjelo 3322 stanovnika uz konstantan pad populacije. U vremenskom razdoblju od 1971. do 2021. depopulacija iznosi 31%. Za one koji ne poznaju sposobnost prilagodbe i žilavost stanovništva Blata, iz statističkih podataka moglo bi se zaključiti da Blato u posljednjih 20 godina izumire. Iz statističkih podataka s izraženim padom nataliteta i depopulacijom uslijed pada zaposlenosti zbog propasti privrednih subjekata u gradu Korčuli (Inkobrod, Hotelsko-ugostiteljsko poduzeće, Zanatsko građevinsko poduzeće, Mediteranska plovidba) jednako bi mogli zaključiti za naselja Račišće i Pupnat.

Otok Korčula više od deset godina nije najnaseljeniji hrvatski otok, ni ekonomski

najrazvijeniji. Prema usporednim statističkim podacima popisa 2021. od svih većih naseljenih otoka od Kvarnera do južne Dalmacije, izuzev otoka Raba, prednjači po padu broja stanovnika, a prosječna stopa nezaposlenosti od 21 % među najvećima je u Županiji. Njegovo ekonomsko i populacijsko nazadovanje očito je već u dužem vremenskom razdoblju.

U posljednjih 30 godina, a da se nismo ni „obadali“, broj stanovnika na otoku manji je za 2.438 stanovnika ili 15 %. U tom vremenskom razdoblju „nestat“ će jedno i po Žrnovo ili dvije Lumbarde, šest Pupnata/Račišća ili četiri Čare, zamalo tri Smokvice ili zamalo čitav grad Korčula. Nepovoljnu činjenicu predstavljaju i podaci o obrazovnoj strukturi stanovništva otoka prema kojima njih 30 % ima osnovnu školu, 56 % SSS, 6 % VŠS, a 7 % VSS.

Otok Korčula prednjači po padu broja stanovnika, a prosječna stopa nezaposlenosti od 21 % među najvećima je u Županiji. Njegovo ekonomsko i populacijsko nazadovanje očito je već u dužem vremenskom razdoblju.

Stanovništvo hrvatskog otočnog prostora je natprosječno staro što je posebno karakteristično za najudaljenije otoke i one koje poput Lastova imaju prometno nepovoljan položaj. Nepovoljna kretanja stalno nastanjenog stanovništva na otoku u dužem vremenskom razdoblju uvjetovala su narušavanje dobne strukture stanovništva i time znatno smanjenje reproduktivne sposobnosti stanovništva. Starosna struktura otoka Korčule iznad je prosjeka Županije i najnepovoljnija među većim naseljenim hrvatskim otocima, u čemu prednjače grad Korčula, naselja Blato, Vela Luka, Smokvica, Račišće, Pupnat, sa starosnom strukturom stanovništva između 43 i 44 godine. Otok je zašao u proces starenja jer se smatra da je proces starenja zahvatio određeno

područje kada indeks i koeficijent starosti prijeđu vrijednost od 40% stanovništva (udio osoba u starosti u dobi od 60 i više godina u ukupnom stanovništvu). Stanovništvo kontinuirano stari.

Što se to dogodilo na otoku Korčuli? Zašto se razvija sporije od drugih većih naseljenih otoka i bilježi veći pad broja stanovnika? Otok je propustio i propušta brojne prilike, raste sporije od svojih potencijala. Nakon osamostaljenja politička elita nije istinski pretvorila socijalističko-samoupravni sustav u tržišnu ekonomiju, već je usporenim tranzicijom prouzročila stagnaciju iz koje ni pristupanjem Europskoj uniji Hrvatska ne nalazi izlaz. Domovinski rat s time nije povezan.

Demografske projekcije korčulanskih otočnih naselja i otoka Korčule kao cjeline svjedoče o težini tog izazova. Izazova za otok, Županiju koja također bilježi smanjenje za 6% i Republiku Hrvatsku kojoj Europska komisija predviđa pad stanovništva s 3,8 milijuna stanovnika 2030. na 3,4 milijuna 2050., uz povećanje udjela stanovništva starijeg od 65 godina s 19,4 % u 2016. na čak 29,1 % u 2050. To povećanje broja starijih osoba veće je od Splita u malo dulje od dva desetljeća. Istodobno se očekuje pad broja osoba radno aktivne dobi za oko pola milijuna ljudi. Između 2001. i 2019. Hrvatska je izgubila 5,5% svojeg ukupnog stanovništva (Izvor: Razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine).

Od vremena provedene pretvorbe društvenog vlasništva i privatizacije na otoku posluju tvrtke s malim brojem zaposlenih. Pretežno u uslužnim djelatnostima. Najveći broj zaposlenih radi u trgovini na malo, turizmu i ugostiteljstvu, potom slijede društvene djelatnosti (obrazovanje, zdravstvo, socijalna skrb, kultura). U strukturi ostvarenih prihoda najzastupljenije su djelatnosti trgovine na malo, turizma i ugostiteljstva, a od ostalih djelatnosti poljoprivreda, u čemu prema raznovrsnosti proizvoda, ukupnom prihodu, razgranatosti i broju zaposlenih na otoku prednjači tvrtka Blato 1902. d.d. Za istaknuti je sve veći broj uspješnih proizvođača maslinova ulja, čuvenih i vrhunskih korčulanskih vina (pošip, grk, rukatac, u novije vrijeme plavac), čiji proizvodi u sinergiji s turizmom postižu sve bolje poslovne rezultate.

S obzirom na nestanak proizvodnih privrednih subjekata, uslužne djelatnosti su već godinama najvažnije gospodarske djelatnosti kod otočnih naselja. Proizvodne djelatnosti ustuknule su pred

uslužnim djelatnostima. Dominira trgovina na malo, sezonski turizam i ugostiteljske usluge s ekspanzijom obiteljskog smještaja u kućanstvima i apartmanima koji čine preko 70 % smještajnih kapaciteta, a u nekim naseljima jedini su oblik turističkog smještaja. Za dio otočnog stanovništva to je prihvatljivo jer rad u sezonskom turizmu kombinira s radom izvan sezone u poljoprivredi ili obrtu.

Prisutna orijentacija na razvoj turizma uz tendenciju ekspanzije privatnog smještaja, pretvaranjem izgrađenih kuća za odmor u objekte turističkog smještaja, popraćena je neracionalnim korištenjem prostora i posljedično prisutnom neplanskom izgradnjom. Pod pritiscima ili pogodovanjem mijenjaju se urbanistički planovi, a na morskoj obali proširuju građevinske zone radi izgradnje turističkih apartmana. Svjedočimo oštećenjima krajobraza na obalnim područjima otoka uslijed neprimjerenosti, veličine, oblika i položaja objekta, uništavanja zelenila, zaziđavanja i betoniranja obale, a što dovodi do degradacije prirodnog i kultiviranog krajolika. Već godinama dolazi do pritiska na plaže, što se često pokušava riješiti izgradnjom mostova po načelu 'svaka kuća svoj most'. Takvo rješenje dovodi do postupne betonizacije obale i nasilne privatizacije obalnog prostora. Ovaj problem izražen je npr. u uvali Gradina, Prižbi i Karbunima, uvali Kneže, Luci Uš, predjelu Soline gdje su vlasnici kuća zatvorili pristupne puteve morskoj obali. Osim što je 'de facto' privatizirano pomorsko dobro, dugoročno je riječ o značajnom ograničenju kvalitetnijeg razvoja turizma na otoku.

Situacija se iz godine u godinu, prema mišljenju autora, neumitno ponavlja. Ljeto i turistička sezona dođe i prođe. Najveći broj turista, uključujući nautičare i posljednjih godina rastući biciklistički turizam, dođe u vremenu od 50 do 60 dana u ljetnoj sezoni. Ni ostvareni prihodi i zarada od turizma, koju ostvari manji dio otočne populacije, ne može dugoročno ublažiti ljetne tegobe kao što je opća gužva koja nerijetko graniči s kaosom, nedostatke u komunalnoj i prometnoj infrastrukturi, posebno odvodnji fekalnih voda, zakrčenju cestovnog prometa, posebno nedostatku parkirnih mjesta za sve veći broj turista koji na otok dolaze automobilom. Tu su i već spomenute negativne posljedice po pomorsko dobro, okoliš, floru i faunu kao posljedicu masovnog turizma. Provedena istraživanja ukazuju

na činjenicu kako je život na otocima skuplji 30% u odnosu na kopnu (još skuplji je u turističkoj sezoni) što utječe na životni i društveni standard velike većine domicilnog stanovništva. Zato će se i nadalje čuti: „Kada će već partit ili kad će ih vrag više odnit“, a stanje na otoku dugoročno gledajući bit će neodrživo.

Za autora je krucijalno pitanje treba li otočno stanovništvo pratiti razvoj sezonske turističke inflacije ili razvoj otoka prilagoditi njegovom stanovništvu, tim više jer forsiranje turističkog razvoja pod svaku cijenu iz godine u godinu ostaje izvan potreba većine otočnog stanovništva.

Dok god država, nakon što nastupi proljeće, osluškuje stanje na Jadranu i na europskom emitivnom turističkom tržištu kako bi mogla planirati kako preživjeti od rujna do idućeg svibnja, i dalje ćemo biti najovisnija europska i mediteranska zemlja o turizmu. Kod toga će otoci biti najovisniji, a očekivanja države od turizma na otocima sve veća. Nacionalnom planu razvoja otoka RH namijenjena je uloga da iz djelatnosti turizma kao glavne gospodarske grane doprinosi državi rastu BDP-a i punjenju proračuna. Turizam je postao najvažniji hrvatski ekonomski sektor, a njegov udio u BDP najveći u Europskoj uniji. Potražnja za hrvatskim turističkim proizvodom je sve veća, među kojim se iz godine u godinu ističe otočni turistički proizvod. Unatoč tome i očekivanjima države, državni pomorski prijevoznik kao što to već radi desetljećima, 5. listopada prelazi na zimski plovidbeni red vožnje i objavljuje „puku i Gradu“ da

Za autora je krucijalno pitanje treba li otočno stanovništvo pratiti razvoj sezonske turističke inflacije ili razvoj otoka prilagoditi njegovom stanovništvu, tim više jer forsiranje turističkog razvoja pod svaku cijenu iz godine u godinu ostaje izvan potreba većine otočnog stanovništva.

je turistička sezona na hrvatskim otocima završila. Tako se već desetljećima na otocima skraćuje turistička sezona, a planovi države o produženju turističke sezone ostaju šuplje riječi. Za razliku od državnog pomorskog prijevoznika, državna avio kompanija na zimski let vožnje prelazi 29. listopada, iako avio prijevoznik u tom vremenu nema utjecaja na produženje turističke sezone u prometno nepovoljno smještenoj zapadnoj mikroregiji Dubrovačko-neretvanske županije.

Posao u turizmu je težak i stresan, a uspješnost turizma ovisi o zaposlenicima, njihovoj edukaciji, kreativnosti, obrazovanju, iako zaposleni u nekim dijelovima turističke ponude ne moraju biti visoko obrazovani. Ne uvođenje značajnijih kvalitativnih promjena u turističkoj ponudi na otoku, njegova masovnost u kratkom godišnjem razdoblju, neće utjecati na izlazak iz stanja populacijske „sterilnosti” i pada broja stanovnika na otoku. Apsolutna podređenost stvaranju brzog profita pod svaku cijenu, dugoročno negativno utječe na najznačajniju gospodarsku granu na otoku, a izostanak zajedničke razvojne strategije, gdje je svaki od poduzetnika u turizmu prepušten sam sebi podsjeća na izreku: „Finche dura non paura”.

Prometni položaj i povezanost u funkciji razvoja turizma

Otoci Hrvatskoj iz godine u godinu unatoč nedostatku povezivanja s europskim turističkim destinacijama iznadprosječno prinosе hrvatskom turizmu jer se četvrtina turističkog prometa ostvaruje na otocima, gdje na 50 naseljenih otoka u 51 gradu/općini i u 345 naselja prema popisu 2021. živi 127.838 stanovnika i zaposleno je 25.729 osoba. Svaki 32. stanovnik Republike Hrvatske je otočanin, a 69,5% hrvatske obale otpada na otoke.

Otoci Korčula, Lastovo, Mljet i poluotok Pelješac usprkos svojoj ljepoti i jedinstvenoj turističkoj ponudi imaju iznimno nepovoljan prometni položaj. Put do njih je zamoran, ovisi o kvaliteti automobila i imućnosti gosta, trajekata, katamarana i ljetnih gužvi. O udaljenosti i ograničenjima za razvoj turizma, vremenu potrebnom da bi gost došao do otočne turističke destinacije, unatoč uvođenja brzoobalnih pomorskih linija (katamarana) i izgradnji Pelješkog mosta, mogu poslužiti podaci iz objavljenog plovidbenog reda prijevoznika.

Putovanje automobilom u ljetnoj sezoni od npr.

Zagreba do Korčule prava je avantura, a troškovi putovanja pozamašni. Prema riječima turističkih djelatnika nije rijedak slučaj da mnogi avionski gosti koji slete na dubrovački aerodrom odustaju od dolaska na otok Korčulu kada shvate kako im za to treba još nekoliko sati. K tome, cijena privatnih transfera vrlo često je skuplja i od avionske karte.

Putnik ljeti iz Splita, kao glavne regionalne destinacije za srednjodalmatinske otoke, na relaciji Split-Hvar-Prigradica-Korčula plovi državnim brzim pomorskom linijom (katamaran) tri sata. Druga katamaranska linija (Split-Milna-Bol-Hvar-Korčula-Dubrovnik) do grada Korčule vozi 4 sata. Od Splita do Lastova preko Hvara i Vele Luke putovanje traje tri sata. U suprotnom preostaje trajekt Split-Vela Luka-Lastovo čija vožnja traje pet sati. Troškovi prijevoza trajektom na zapadni dio otoka do Vele Luke automobilom s dvije osobe iz Splita iznose 87 eura. U to dakako treba uračunati troškove prijevoza automobilom do Splita.

Usporedbe radi avionom iz London do Splita (1.150 km) stigne se za 2 sata i 30 minuta uz kolovošku cijenu od 130 eura, a do Dubrovnika za 3 sata. Iz Münchena i Frankfurta stiže se do Dubrovnika (820 km) za 1 sat i 40 minuta uz kolovošku cijenu od 114 eura. Vrijeme i cijenu putovanja s aerodroma Split do mjesta polaska za otok nije moguće unaprijed utvrditi kao ni cijenu prijevoza i vrijeme putovanja s aerodroma Dubrovnik do Korčule.

Navedeni podaci o vremenu i veličini prijevoznih troškova iz županijskog centra Dubrovnika i regionalnog Splita do turističkih destinacija Korčule i Lastova stavljaju ih u izrazito nepovoljan položaj prema europskim turističkim tržištima, a u odnosu na ostale povoljnije smještene otočne turističke destinacije.

Prema podacima Ministarstva turizma od 13 hrvatskih otoka po broju posjetitelja i noćenja otok Korčula nalazi se na šestom mjestu, a nakon otoka s povoljnijim geografskim i prometnim položajem (Krk, Pag, Hvar, Brač i Rab). Mljet je na desetom, a Lastovo kao najudaljeniji od kopna na posljednjem je mjestu. Sve veći broj ljudi, domaćih stanovnika, posebno turista, traži druge, jednostavnije i brže načine odlaska na odabranu destinaciju. Nije slučajno kako su strancima od srednjodalmatinskih otoka najzanimljiviji Brač i Hvar jer su „prometno najdostupniji” uz jeftiniji prijevoz. Udaljenost

Zračne luke Dubrovnik (Ćilipi) do grada Korčule iznosi 166 km, a Zračna luka Split (Kaštela) 182 km.

Unatoč velikom potencijalu, povoljnoj geografskoj morfologiji, turizam na otoku Korčuli, Pelješcu, Lastovu, Mljetu zahtijeva projekte, ulaganja i mjere koje će ih približiti emitivnim turističkim područjima, dignuti na veću razinu i zaustaviti demografsku i gospodarsku stagnaciju. Ako je tome tako, a turizam glavna gospodarska grana, za razvoj turizma i privlačenje imućnije turističke klijentele, bez ikakve dvojbe nedostaje 'zračno pristanište' koje bi značajno poboljšalo njihov nepovoljni prometni položaj. Njegova gradnja u funkciji razvoja zapadne županijske mikroregije koju sačinjava poluotok Pelješac, otoci Korčula, Mljet i Lastovo, ukupne površine 795 km² (44,66 % županijske površine), s 12 jedinica lokalne samouprave (Grad Korčula, općine Vela Luka, Blato, Smokvica, Lumbarda, Orebić, Trpanj, Janjina, Mljet, Ston i Lastovo) koje nastanjuje 20 % stanovništva Dubrovačko-neretvanske županije, od strateškog je značaja za Republiku Hrvatsku.

Nakon što je Republika Hrvatska ušla u Schengenski prostor navedenom području pružaju se velike mogućnosti kao potencijalne točke razvoja lokalnih zajednica, kojima bi donijele nove prihode. Do tada će i dalje stotine manjih ili većih zrakoplova, a da ih i ne vidimo, prelijetati preko Hrvatske bez stajanja, poput ptica selica kojima nismo osigurali sletjelišta i staništa za odmor. Gradnja zračne luke kao razvojnog i geostrateškog projekta južne mikroregije ove županije, neophodna je.

Na autoru je da, makar i na ovaj način, kada je riječ o demografskim kretanjima na otoku i njegovoj gospodarskoj stagnaciji ukaže na postojeće stanje. Nije vrijeme čekanja, jer Godot neće doći. Pritom se moralo podsjetiti na vrijeme kada se su se u sličnim, moguće i složenijim okolnostima, donosile hrabre, utemeljene odluke koje su obilježile čitave generacije privržene razvitku svog mjesta i otoka. I sada je ponovno vrijeme za osobe širokih vidika na otoku, sposobne donositi odvažne zajedničke odluke za interes korčulanske cjeline. Blato i Vela Luka, kao i Korčula i Lumbarda, trebaju činiti jedinstvenu komplementarnu razvojnu cjelinu. Razvojne potrebe moraju prevladati zatucane, kod nekih i ohole i nazadne, političke prepreke. U interesu čitavog otoka i svakog njegovog dijela nužno je pojačati dostupnost otoka zračnim

I sada je ponovno vrijeme za osobe širokih vidika na otoku, sposobne donositi odvažne odluke za interes korčulanske cjeline. Ako gospodarstvo na otoku većini ne pruža uvjete cjelogodišnjeg zapošljavanja i napredovanje, onda je budućnost s daljnjom depopulacijom poprilično izvjesna.

vezama. Time bi se potaknulo daljnji razvoj turizma i gospodarstva, u prvom redu malog i srednjeg poduzetništva, uz daljnji razvoj poljoprivrede što bi pridonijelo održivosti prirodnih i društvenih resursa.

Zaključak

Teško je očekivati da će se na otoku s 14.600 stanovnika i 450 isključivo mikropoduzetnika (podatak 2023.), s tendencijom daljnjeg smanjenja broja stanovnika i radno aktivnog stanovništva, zaustaviti demografski pad i gospodarska stagnacija. Navedene konstatacije proizlaze iz podataka demografskog kretanja, nepovoljne strukture gospodarstva, broja zaposlenosti i ostvarenih prihoda. Demografska kretanja najbolji su pokazatelj razvoja otoka.

Državna ulaganja iz EU fondova u infrastrukturne komunalne objekte i pomorsku povezanost (mostove, ceste, luke nautičkog turizma, trajektna pristaništa i sl.) su nužna. No, ona neposredno ne stvaraju novu vrijednost (višak vrijednosti) i novu zaposlenost, što je vidljivo iz zvaničnih statističkih pokazatelja razvitka otoka. Povijesno iskustvo ukazuje da je otok Korčula gospodarski i demografski razvitak mogao ostvariti kada je funkcionirao kao jedinstvena razvojna cjelina, prevladajući lokalizme i izostanak institucionalnih oblika suradnje.