

Dr. sc. Ivan Peronja¹

NAUČIČKI TURIZAM U PROCESU OPORAVKA ŽUPANIJA NAKON PANDEMIJE COVID-19: PRIMJER SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE

Pregledni rad / Review paper

UDK / UDC: 338.48:797.1(497.5-35 Splitsko-dalmatinska županija)

DOI: 10.51650/ezrvs.19.1-2.11

Primljeno / Received: 17/02/2025

Prihvaćeno / Accepted: 12/03/2025

Pandemija COVID-19 pogodila je gospodarstvo svih država svijeta, ali s bitnim razlikama među državama. Razlog tome je strukturiranost gospodarstva država i korištenje znanosti, posebno strateškog upravljanja rizicima i kontrolinga. Državama u tranziciji, članicama EU-a kakva je i Republika Hrvatska, nedostaju makro-nacionalni sustav, viši stupanj znanja te strateško upravljanje rizicima i kontroling. Stoga se navodi da se radilo o nenadanom udaru na hrvatsko gospodarstvo koji je zaprijetio cijeloj nacionalnoj ekonomiji 2020. godine. Turizam, kao temelj hrvatske nacionalne ekonomije, osobito priobalnog dijela Hrvatske, bio je 2020. snažno pogođen, pri čemu su se očitovale razlike između sjevera i juga hrvatskog Jadrana. Pritom su se neke industrije jako dobro oduprle lošim poslovnim rezultatima 2020., dok su neke druge pokazale visoki stupanj osjetljivosti na snažne strateške rizike. U tom kontekstu nautički turizam, promatran kroz luke nautičkog turizma, osobito marine, čarter i krstarenja, doživio je velike gubitke u poslovanju, uz značajne razlike među županijama sjevera i juga Jadrana. Ovdje se postavlja pitanje otpornosti gradova i županija prema njihovoj veličini, pa je stoga važna analiza otpornosti Splita i Splitsko-dalmatinske županije, budući da je riječ o najvećoj županiji i najvećem gradu u hrvatskom priobalju.

Ključne riječi: *strateški rizici; COVID-19; nautički turizam; Splitsko-dalmatinska županija; oporavak od pandemije.*

1. Uvod

Nautički turizam razvija se duž cijele obale hrvatskog Jadrana kroz različite oblike, koje je moguće sagledati i kroz prizmu veličine gradova.

Veliki gradovi na Jadranu u nautičkom turizmu razvijaju se na poseban način, sukladno svojoj poduzetničkoj strukturi. Luke nautičkog turizma, osobito marine, ne razvijaju svoje sadržaje osim osnovnih usluga veza, servisa i osnovnog ugostiteljstva, budući da nautičari većinu drugih usluga konzumiraju u gradu. Čarter je vezan uz marine i predstavlja oblik nautičkog turizma koji je s gradom povezan uglavnom kroz ukrcaj i iskrcaj putnika. S druge strane, dolazak velikih

¹ Izvanredni profesor, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Ruđera Boškovića 37, 21000 Split, Republika Hrvatska; e-mail: ivan.peronja@pfst.hr

kruzera dovodi velik broj turista koji tijekom kratkoga boravka u gradu postaju važni potrošači. Domaći mali kruzери, slično kao i čarter, u gradovima se zadržavaju kratko, dok se potrošnja njihovih putnika ostvaruje tijekom višednevnih putovanja koja obuhvaćaju 2–3 županije. Istodobno, izvan velikih gradova marine razvijaju brojne sadržaje koji zadržavaju nautičare u marinama i povezanim malim destinacijama. Slično je i s čarterom. Mala mjesta uz jadransku obalu, zahvaljujući svojoj ljepoti i šarmu, privlače čarter-nautičare, dok veliki kruzери zbog svoje veličine nemaju pristup takvim destinacijama. Stoga je važno razlikovati ulogu nautičkog turizma u velikim gradovima od njegove uloge u manjim obalnim mjestima.

S obzirom na to da je pandemija COVID-19 pogodila i velike i male gradove, kao i županije, potrebno je istražiti kako se strateški rizik COVID-19 odrazio na gospodarstvo velikih županija, primjerice Splitsko-dalmatinske županije. Time će se doći do zaključaka o otpornosti velikih gradova i županija na strateške rizike poput onoga koji je predstavljao COVID-19.

1.1. Urbana struktura i veliki gradovi Republike Hrvatske

Popis stanovništva iz 2021. godine pokazao je urbanizacijsku strukturu Hrvatske. Prema rezultatima popisa, u Hrvatskoj je te godine živjelo 3.871.833 stanovnika u 6.757 naselja.

Tablica 1. naselja i stanovništvo Hrvatske

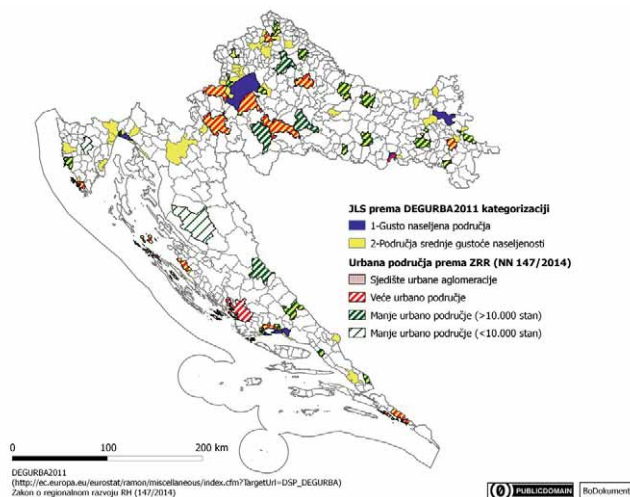
Raspon broja stanovnika	Ukupan broj stanovnika	Struktura stanovništva (%)	Broj naselja	Struktura naselja (%)
Do 50.000	2.700.070	69,73	6.750	99,00
50 001 – 100 000	250.377	6,47	4	0,06
100 001 – 200 000	257.794	6,66	2	0,03
200 001 i više	663.592	17,14	1	0,01
Ukupno:	3.871.833	100,00	6.757	100,00

Izvor: DZS (2021)

Kako se vidi iz Tablice 1, Hrvatska prema popisu stanovništva iz 2021. godine ima samo sedam gradova s više od 50.000 stanovnika. Pritom, osim Zagreba, koji ima 767.131 stanovnika, samo još tri grada — Osijek, Split i Rijeka — imaju više od 200.000 stanovnika. S obzirom na ukupnu površinu, Hrvatska ima prosječnu gustoću naseljenosti od 68,41 stanovnika po četvornom kilometru. Istodobno, Hrvatska ima 6.757 naselja, od kojih samo 1 % ima više od 50.000 stanovnika, a u tim naseljima živi čak 30,27 % ukupnog stanovništva.

Iz navedenoga se može zaključiti da je Hrvatska obilježena izrazitom usitnjenošću, s velikim brojem vrlo malih naselja i malim brojem stanovnika u većini njih. U takvim malim naseljima razvoj značajnijih gospodarskih djelatnosti gotovo je nemoguć. Također, više od 30 % stanovništva koncentrirano je u sedam velikih gradova, koji su ujedno glavni nositelji gospodarskog razvoja zemlje.

Slika 1. Gustoća naseljenosti Republike Hrvatske



Izvor: DZS (2011)

Kao što je vidljivo na slici, osim Zagreba, u hrvatskom priobalju ističu se dva veća grada — Rijeka i Split — uz nekoliko većih urbanih područja. Usitnjenost naselja u Hrvatskoj predstavlja ograničenje za razvoj, što je dobro istaknuo Zimmermann (1999, str. 37): „To što neko mjesto (kao npr. Čepin) ima toliko ljudi, a nema primjerene osnovne funkcije grada, samo ukazuje na to gdje je nužna brza intervencija države kako bi se ta situacija sanirala. U Hrvatskoj ne bi smjela postojati sela ili spavaonice s 10.000 stanovnika.“ Iako je ovaj navod star oko 25 godina, broj stanovnika i struktura gradova u Hrvatskoj nisu se bitno promijenili. Mali i srednje veliki gradovi, često bez odgovarajuće infrastrukture i suprastrukture, zadržali su slične karakteristike kao i prije četvrt stoljeća, dok je iseljavanje dodatno pogoršalo demografsku sliku Hrvatske. Sukladno naputcima Europske unije, svaka lokalna zajednica ima zadatak poticati razvoj lokalnog lidera oko kojeg bi se trebao odvijati širi razvoj zajednice. U hrvatskom priobalju tu su ulogu u velikoj mjeri preuzeli različiti subjekti iz sektora nautičkog turizma. U skladu s navedenim, Pavić (2010) podržava koncept malih samoupravnih zajednica koje najbolje poznaju vlastite potrebe i mogućnosti razvoja. Razvidno je da se razvoj u velikoj mjeri odvija kroz male lokalne zajednice, iako veliki gradovi i dalje imaju vodeću ulogu u gospodarskom i društvenom razvoju zemlje. Stoga je znanstveno i praktično opravdano provesti analizu uspješnosti velikih gradova u Hrvatskoj, zemlji koju obilježava velik broj malih naselja i malen broj velikih urbanih centara.

1.2. Preduvjeti razvoja Republike Hrvatske

Demografska slika Hrvatske, prikazana kroz Popis stanovništva 2021. godine, otvorila je pitanje odnosa između broja stanovnika i mogućnosti rasta i razvoja zemlje. Postavlja se pitanje je li pad broja stanovnika, uz njihovu koncentraciju u velikim gradovima, isključivi razlog za zaostajanje Hrvatske među članicama Europske unije, ili postoje i drugi ključni čimbenici koji utječu na gospodarski i društveni razvoj.

Kako se vidi iz tablice 2, osnovni pokazatelji Hrvatske, koji bi trebali poticati razvoj, ne pogoduju potrebnoj dinamici gospodarskog rasta. Hrvatska zaostaje za drugim državama članicama Europske unije, što se jasno očituje kroz BDP po glavi stanovnika i standard kupovne moći. Prema podacima za 2023. godinu, Hrvatska se, zajedno s Bugarskom, Slovačkom i Grčkom, nalazi na začelju ljestvice država EU-a, s BDP-om po glavi stanovnika koji je 27 % ispod prosjeka EU-a. Tako nizak standard kupovne moći ukazuje na ograničenu potrošnju, pri čemu je dominantna potrošnja usmjerena na osnovne egzistencijalne potrebe.

Tablica 2. BDP po glavi stanovnika u standardu kupovne moći članica EU², gustoća naseljenosti, obrazovanje u stranoj državi,³ indeks korupcije

Države EU	BDP/stan (u 000 €) 2023. god.	Stan/1 km ²	Studenti izvan države	Indeks korupcije (CPI) 2023. god.
Bugarska	59	69	7.583	45
Slovačka	67	111	6.583	54
Grčka	68	81	15.939	49
Hrvatska	73	78	1.355	50
Latvija	74	37	2.538	60
Mađarska	77	108	11.506	42
Portugal	77	109	5.692	61
Rumunjska	77	91	9.298	46
Poljska	79	124	6.155	54
Španjolska	85	79	25.373	60
Estonija	87	31	1.849	76
Litva	90	55	1.224	61
Češka	91	130	25.423	57
Cipar	92	82	4.755	53
Slovenija	92	95	1.652	56
Italija	96	192	10.115	56
Francuska	101	109	30.205	71
Malta	102	1.260	607	51
Finska	109	15	4.172	87
Njemačka	117	233	84.779	78
Švedska	119	20	9.708	82
Belgija	121	337	28.628	73
Austrija	125	97	52.511	71
Nizozemska	130	387	65.060	79

² Životni standard u državama članicama Europske unije mjeri se putem bruto domaćeg proizvoda (BDP) po glavi stanovnika, izraženog u standardu kupovne moći (PPS). Taj pokazatelj predstavlja omjer cijena određenih roba i usluga u svakoj zemlji i dohotka u toj zemlji, a izračunava se pomoću zajedničke zamišljene valute — standarda kupovne moći. Usporedbom BDP-a po stanovniku u standardu kupovne moći dobiva se realna slika o životnom standardu među državama članicama EU-a..

³ Ulaganja u obrazovanje značajno se razlikuju među državama članicama. Studentske razmjene unutar Europske unije organiziraju se putem programa Erasmus, zahvaljujući kojemu se od 2014. do 2020. više od četiri milijuna osoba školovalo i usavršavalo u inozemstvu. Uz to, EU aktivno potiče rano učenje stranih jezika, budući da veća mobilnost povećava kontakte i suradnju među građanima različitih zemalja.

Države EU	BDP/stan (u 000 €) 2023. god.	Stan/1 km ²	Studenti izvan države	Indeks korupcije (CPI) 2023. god.
Danska	136	125	19.534	90
Irska	234	55	3.672	77
Luksemburg	261	173	2.429	78
Prosjek EU	100	106	–	65

Izvor. Eurospka unija (2023)

S obzirom na gustoću naseljenosti, Hrvatska ima 78 stanovnika na 1 km², čime također spada među rjeđe naseljene članice EU-a, s rezultatom oko 36 % ispod prosjeka Unije. Ova se činjenica poklapa s rezultatima Popisa stanovništva iz 2021. godine. Međutim, iz niske gustoće naseljenosti ne može se izravno zaključiti o razini gospodarskog razvoja: primjerice, Švedska sa samo 20 stanovnika na 1 km² i Finska s 15 stanovnika na 1 km² ubrajaju se među najrazvijenije države svijeta. Stoga je jasno da razvoj ovisi i o drugim čimbenicima, prvenstveno o obrazovanju i tehnološkoj razvijenosti. U pogledu obrazovanja, Hrvatska kao država u tranziciji i dalje bilježi slabije rezultate. Države u tranziciji trebaju svoju tranziciju uspješno završiti kroz znatne promjene u znanju, osobito u područjima prava i ekonomije, kao i kroz promjenu mentalnog sklopa. Budući da je napredno znanje često izvan dosega domaćih obrazovnih institucija, nužno je poticati međunarodnu mobilnost studenata. Program ERASMUS, koji pruža priliku za stjecanje obrazovanja u inozemstvu, smatra se najdjelotvornijim instrumentom za postizanje tog cilja. Unatoč tome, samo 1.355 hrvatskih studenata sudjelovalo je u ERASMUS programu 2023. godine, što Hrvatsku, zajedno s Maltom i Litvom, svrstava među zemlje s najmanjom studentskom mobilnošću u EU-u. Korupcija predstavlja još jedan ozbiljan problem. Prema indeksu percepcije korupcije (CPI), Hrvatska se ubraja među najkorumpiranije države unutar EU-a. Istodobno, istraživanje „Što čini Hrvatsku (ne) poduzetničkom zemljom» (Singer et al., 2023) pokazuje da hrvatsko društvo ima izražen poduzetnički potencijal, ali i da poduzetnička okolina nije povoljna za njegov razvoj. Rezultati istraživanja GEM pokazuju kako je kvaliteta poduzetničke infrastrukture u Hrvatskoj niska, osobito zbog nepovoljnog djelovanja Vlade, koja u svih sedam pokazatelja uspješnosti znatno zaostaje za prosjekom EU-a, a još više za najboljim državama članicama.

S obzirom na sve navedeno, uključujući i činjenicu da Hrvatska nema razvijen makronacionalni sustav s jasno definiranim i usklađenim razvojnim ciljevima, logično je da Hrvatska zaostaje u dinamici razvoja za drugim članicama EU-a (Luković et al., 2023). U takvom kontekstu, hrvatsko gospodarstvo uglavnom se oslanja na iskorištavanje prirodnih resursa, prije svega na priobalni turizam, u kojem nautički turizam ima posebnu ulogu i značaj.

1.3. Nautički turizam u hrvatskom priobalju u kontekstu veličine naselja

S obzirom na prethodne analize, naselja s više od 20.000 stanovnika u Hrvatskoj obuhvaćaju 25 naselja, u kojima živi 63,24 % ukupnog stanovništva. U Istri se ističe Pula kao jedini grad s više od 20.000 stanovnika, dok na području Primorja dominira Rijeka. Prema jugu, više od 20.000 stanovnika imaju Zadar i Šibenik, a zatim Kaštela, Sinj i Solin, dok Split prednjači s više od 160.000 stanovnika. Nakon Splita, prema krajnjem jugu ponovno prevladavaju mala naselja, a jedino Dubrovnik, sa oko 41.000 stanovnika, premašuje granicu od 20.000.

Sukladno navedenom, može se zaključiti kako razvojnu prednost imaju veći gradovi i naselja, kojih na hrvatskoj obali ima manje od deset. Budući da je predmet ovoga istraživanja nautički turizam, a s obzirom na njegovu važnost za razvoj ukupnog turizma, u nastavku će se analizirati dinamika razvoja Splita kao najvećeg priobalnog grada. Rezultati nautičkog turizma Splita usporedit će se s prosjekom Hrvatske, kako bi se donijeli zaključci o ulozi velikih gradova u razvoju nautičkog turizma, promatranog kroz sve tri osnovne podvrste nautičkog turizma. Sukladno razvrstavanju nautičkog turizma prema Luković & Kolaboratori (2024), u istraživanju će biti obuhvaćena dinamika postpandemijskog razvoja luka nautičkog turizma, pri čemu će se posebno analizirati marine, charter i cruising.

2. Cilj i ograničenje istraživanja

2.1. Cilj istraživanja

Istraživanje koje se provodi u ovom radu usmjereno je na temu i problematiku vezanu uz oporavak velikih gradova nakon pandemije COVID-19, koja je 2020. godine izazvala značajne štete u gospodarstvu Hrvatske i njezinih županija. Struktura gospodarstva hrvatskih županija značajno se razlikuje, što rezultira različitim izazovima u procesu oporavka od pandemije.

S obzirom na predmet i cilj ovog istraživanja, fokus je na procjeni otpornosti velikih gradova u uvjetima strateškog rizika, s posebnim naglaskom na hrvatsko priobalje i nautički turizam. Istraživačka hipoteza postavljena je na tvrdnji da se veliki gradovi bolje nose s izazovima strateškog rizika od prosjeka Hrvatske, barem u sektoru nautičkog turizma. Kao osnovu usporedbe, istražit će se dinamika oporavka nautičkog turizma u Hrvatskoj u uvjetima COVID-19.

2.2. Ograničenja istraživanja

Istraživanje koje se provodi u ovom radu ima za cilj doći do zaključaka koji bi mogli biti primjenjivi na cijelu Hrvatsku. Kao uzorak za istraživanje korištena je Splitsko-dalmatinska županija, koja je, prema mnogim pokazateljima, najrazvijenija u hrvatskom priobalju, ali nije među najrazvijenijima u Hrvatskoj. Iako turizam kao složena gospodarska aktivnost doprinosi razvoju Splitsko-dalmatinske županije, veličina grada također je ključni faktor u razvoju, te Split i županija, iako razvijeni, nisu najrazvijeniji u Hrvatskoj. Stoga, Splitsko-dalmatinska županija, iako predstavlja dobar uzorak, nije potpuno reprezentativna za cijelu Hrvatsku.

Ograničenje ovog istraživanja jest nedostatak satelitske analize strukture gospodarstva Splitsko-dalmatinske županije, koja bi pomogla u sagledavanju indirektnih efekata nautičkog turizma. Takva analiza nije dostupna, zbog čega će istraživanje biti izazovno, a rezultati mogu biti prihvaćeni samo uvjetno. Nautički turizam, kao i turizam općenito, ima direktne i indirektne efekte. Indirektni efekti, koji su izuzetno važni, trenutno nisu moguće precizno kvantificirati, ali će biti utvrđeni barem indikativno.

Posebno ograničenje odnosi se na turističko obrtništvo u županiji, čiji se indirektni efekti žele analizirati dinamično, kroz godine i mjesece. To će omogućiti vjerodostojniji zaključak o tim efektima. Navedeni problem bit će riješen posrednim zaključivanjem temeljenim na turističkim pokazateljima, koji se mogu smatrati indikativno prihvatljivima za ovo istraživanje.

3. Metode i uzorak

U ovom istraživanju, s aspekta Splitsko-dalmatinske županije, koristit će se podaci Državnog zavoda za statistiku, Gospodarske komore Split, kao i brojni drugi izvori dostupni putem interneta. To znači da će uzorak obuhvatiti cijelu populaciju, odnosno cjelovite podatke Splitsko-dalmatinske županije. Istovremeno, promatrano s aspekta Hrvatske, uzorak predstavlja Splitsko-dalmatinsku županiju kao najveću županiju hrvatskog priobalja.

S obzirom na metodologiju, osnovna metoda u ovom istraživanju bit će istraživanje za stolom (engl. desk research), jer je potrebno prikupiti, sortirati i prilagoditi temeljne podatke županije u cilju postizanja istraživačkog cilja. Sagledavanje otpornosti svake županije i grada predstavlja složen proces jer ovisi o brojnim čimbenicima. Kada je riječ o nautičkom turizmu, pozicija županije na hrvatskoj obali Jadrana izuzetno je važna. Udaljenost emitivnih tržišta nautičkog turizma od hrvatskog Jadrana kao receptivnog tržišta, osobito u uvjetima strateškog rizika poput pandemije COVID-19, pokazala se kao ključna. Također, različite podvrste nautičkog turizma imaju različitu otpornost na specifične vrste strateških rizika, što je od posebne važnosti za dugoročne strateške odluke vlasnika i menadžmenta, osobito u pogledu poslovanja s vezovima (dnevni vez, vez na ugovor) u marinama (Luković et al., 2024).

S obzirom na operativnu metodologiju, da bi rezultati i zaključci o otpornosti od strateških rizika bili jasniji koristiti će se brojne statističke i analitičke metode. Tu se posebno misli na metode komparacije, analize i sinteze rezultata i drugo, a sve kako bi se potvrdila ili odbacila istraživačka hipoteza.

4. Rezultati i nalaz

4.1. Oporavak nautičkog turizma Republike Hrvatske od COVID-19

Povezanost dinamike razvoja i oporavka nautičkog turizma Hrvatske od COVID-19 ovisi o strukturi gospodarstva pojedinih gradova. Ovaj zaključak vrijedi i za županije, pa je za bolje razumijevanje uspješnosti oporavka Splitsko-dalmatinske županije potrebno u kratkim crtama sagledati oporavak nautičkog turizma Hrvatske kao cjeline. Promatrano globalno, hrvatski turizam se oporavlja selektivno, s obzirom na to da se različite vrste turizma oporavljaju različito od strateškog rizika izazvanog pandemijom COVID-19. Ipak, turizam u cjelini oporavio se relativno brzo, s obzirom na usporedne rezultate iz 2019. godine.

Tablica 3. Dolasci turista (u 000)

	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	Indeks 2023/19	Indeks 2023/2020
Domaći	2.211	1.455	2.135	2.450	2.638	119,3	181,3
Strani	17.353	5.544	10.640	15.323	16.855	97,1	304,0
Ukupno	19.564	6.999	12.775	17.773	19.493	99,6	278,5

Izvor: pripremio autor iz podataka Brozović & Perko (2024)

Turistički oporavak Hrvatske trajao je nekoliko godina. Strani turisti u početnim su godinama nakon 2020. preferirali boravak u vlastitim zemljama. S druge strane, domaći turisti oporavili su se brže, te su rezultati iz 2022. godine već dostigli razine iz 2019. godine. Međutim, budući da je omjer stranih i domaćih gostiju 1:8 u korist stranih, rezultati hrvatskog turizma i dalje ovise o stranim posjetiteljima.

Pitanje koje je tema ovog istraživanja jest kako se oporavak odvija u sektoru nautičkog turizma Hrvatske. Da bi se sagledali rezultati oporavka, potrebno je analizirati prema ustaljenoj klasifikaciji: luke nautičkog turizma, posebno marine; čarter i cruising (Luković & Kolaboratori, 2024).

4.1.1. Luke nautičkog turizma, marine

Tablica 4. Oporavak hrvatskih marina (2019. do 2022.)

	2019.	2020.	2021.	2022.	Indeks 2022/2019	Indeks 2022/2020
Plovila u marinama	204.858	14.312	12.040	12.632	6,2	88,3
Plovila u tranzitu	204.858	121.536	210.071	234.496	114,7	192,9
Prihodi luka nautičkog turizma	918.495	811.840	945.936	1.081.808	117,8	133,3

Izvor: pripremio autor iz podataka Državnog zavoda za statistiku i Ministarstva turizma Republike Hrvatske

Tablica 4, koja prikazuje najosnovnije podatke o lukama nautičkog turizma, a u kojoj marine čine oko 90% udjela (Luković et al., 2021), pokazuje rezultate koji zahtijevaju obrazloženje. Podaci iz izvora Turizam u brojkama 2020. i 2022. trebaju biti zanemareni jer očito sadrže pogrešne informacije. Stoga je potrebno temeljem podataka Državnog zavoda za statistiku (DZS), Priopćenje: Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma (2020. & 2022.) pružiti ispravno obrazloženje. Kao što se može vidjeti iz tablice, pandemija COVID-19 drastično je smanjila turističku plovidbu Jadranom 2020. godine. Razlike između sjevernog i južnog Jadrana bile su izrazite, s time da je sjeverni Jadran ostvario prihvatljive rezultate, dok je na južnom Jadranu gotovo u cijelosti izostala plovidba nautičkog turizma (Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, 2020, 2022). Međutim, kako pokazuje tablica, oporavak plovidbe i tranzita u marinama počeo je već 2021. godine.

Što se tiče prihoda marina odnosno luka nautičkog turizma, oporavak je također započeo 2021. godine. Posebno treba istaknuti da su privatne komercijalne marine, koje uglavnom primjenjuju strategiju poslovanja s vezovima na ugovor, bile bolje pripremljene za otpornost na strateški rizik izazvan pandemijom COVID-19. Nasuprot njima, sustav marina ACI, koji se oslanja na poslovanje s dnevnim vezovima, doživio je drastičan pad prihoda u 2020. godini, gotovo do nule. Zahvaljujući privatnim marinama, kao i brzom povratku nautičara na Hrvatski Jadran, 2021. godine započeo je nastavak razvoja i uspješnog poslovanja hrvatskih marina.

4.1.2. Hrvatski čarter

Pandemija COVID-19 snažno je pogodila hrvatski čarter, što je rezultiralo značajnim padom poslovnih rezultata. Međutim, geografska pozicija na Jadranu imala je ključnu ulogu u različitim rezultatima čarter usluga između sjevernog i južnog Jadrana. Kako snavodi Klisović (2020): „Početkom pandemije, sve rezervacije za predsezona su bile otkazane, a postupno su se počele otkazivati i one za srpanj i kolovoz. Do lipnja niti jedna čarter tvrtka nije imala novi upit za rezervaciju. Ukupan broj čarter gostiju pao je za 65%, pa nas je u prvih sedam mjeseci 2020. godine posjetilo 112.810 čarteraša, dok je u istom razdoblju prethodne godine ta brojka iznosila 317.700.“ Za hrvatski Jadran, ključno je bilo nejednoliko smanjenje broja čartera u 2020. godini, s obzirom na poziciju na Jadranu. Marinama na sjevernom Jadranu, poput marine Puntat i marine Verude, pad poslovanja čartera iznosio je 54%. S druge strane, marine na jugu, kao što su one u Dubrovniku i Agani, zabilježile su pad od čak 85%. U srednjoj Dalmaciji, konkretno u marinama Šibenik i Zadar, čarter tvrtke ostvarile su 45% prometa u odnosu na 2019. godinu. Ipak, vrlo slično kao i marinama, hrvatski čarter oporavio se već u sezoni 2021. godine, kada je ostvareno ukupno 485.846 dolazaka čarter gostiju, koji su ostvarili 3.306.213 noćenja (Čmelik, 2021).

Tablica 5. Dolasci i noćenja hrvatskog čartera 2018. do 2024.

	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.*	Indeks 2020/2019	Indeks 2022/2019
Dolasci	567.099	550.855	244.214	485.846	576.005	585.369	583.768	44,3	101,6
Noćenja	3.702.835	3.538.128	1.666.101	3.306.213	3.827.390	3.818.467	3.762.749	47,1	103,4

Izvor: Izrada autora prema podacima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (2024)

4.1.3. Cruising, luke za prihvat velikih cruisera

Hrvatska ima atraktivne destinacije pogodne za razvoj krstarenja morem, te je stvorila specijalizirane luke za prihvat velikih svjetskih cruisera. Iako je riječ o poduzetništvu, zbog složenosti lučkog poslovanja, ovaj sektor trenutno uglavnom obavljaju Lučke uprave, koje djeluju kao produžena ruka države kao poduzetnika.

U pandemijskoj 2020. godini, veliki svjetski cruiseri pretrpjeli su značajne gubitke, zbog čega su mnogi ostali vezani u lukama, čekajući prestanak pandemije. Tijekom tog razdoblja, neki su cruiseri završili u rezalištima, dok su ih zamijenili noviji brodovi. Kada je riječ o hrvatskim lukama za prihvat velikih cruisera, luka Dubrovnik prednjači, a slijede je Split i Zadar, koji također imaju značajnu infrastrukturu za prihvat ovih velikih brodova.

Tablica 6. Oporavak hrvatskih luka za prihvat velikih cruisera (2019. do 2023.)

	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	Indeks 2023/2019	Indeks 2023/2020
Putovanja	726	15	205	632	646	90,0	4.306,7
Dani boravka brodova	1.466	47	544	1.324	1.474	100,5	3.136,2
Putnici na brodu	1.120.727	3.737	193.843	633.697	868.542	77,5	23.241,7

Izvor: Izrada autora prema Brozović & Šiklič (2024)

Kako se može vidjeti iz osnovnih pokazatelja luka za prihvat velikih cruisera, pandemija COVID-19 snažno je pogodila poslovanje svjetskih cruisera, a time i hrvatskih luka. U 2020. godini, u odnosu na 2023., zabilježen je drastičan pad broja putnika na brodovima.

4.1.4. Mali hrvatski cruising, hrvatski brodari

Nastupanje strateškog rizika COVID-19 imalo je sličan učinak na mali hrvatski cruising kao i na marine. Na primjer, u riječkom području poslovanje malih cruisera u 2020. godini palo je za oko 50%. Međutim, u 2021. godini poslovanje malih brodara doživjelo je značajne promjene. Sezoni malih cruisera na jugu Hrvatske uspješno su spasili Amerikanci i Englezi, odnosno turisti iz dalekih emitivnih tržišta.

Tablica 7. Oporavak malih brodara (2019. do 2023.)

	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	Indeks 2023/2019	Indeks 2023/2020
Broj brodova tjedno	120	0	120	120	120	100,0	0
Tjedni rada	20	0	20	20	20	100,0	0
Putnici na brodu	30	0	30	30	30	100,0	0

Izvor: Hrvatska udruga privatnih brodara, izvorni podaci.

Kako se vidi iz tablice, COVID-godina 2020. privezala je male hrvatske cruisere u lukama, podjednako kao što se dogodilo s velikim svjetskim cruiserima. Ipak, mali hrvatski cruiseri već 2021. poslovali su punim kapacitetom.

4.2. Nautički turizam Splitsko-dalmatinske županije, usporedna analiza

Analiza procjene važnosti nautičkog turizma za Splitsko-dalmatinsku županiju usmjerena je na direktne efekte osnovnih grupa nautičkog turizma. S obzirom na strukturu nautičkog turizma u županiji, ona se sastoji od četiri osnovne podvrste i jedne uvjetne vrste. Osnovne podvrste nautičkog turizma uključuju: luke nautičkog turizma, čarter, veliki cruising i mali domaći cruising.

Da bi se stekao uvid u izravan doprinos nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji, potrebno je prihode i analizu podijeliti na dva dijela.

4.2.1. Prihodi nautičkog turizma od direktnog poslovanja poslovnog subjekta

Prihodi koje ostvaruju tvrtke nautičkog turizma, luke nautičkog turizma, čarter, cruising i mali hrvatski cruiseri predstavljaju direktne prihode koji se ostvaruju unutar sustava poduzeća. Ovi prihodi spadaju u grupaciju malog i srednjeg poduzetništva, koje je temelj svake nacionalne ekonomije, a tako i regionalne. Rast prihoda koji ostvaruju poduzeća nautičkog turizma izravno se odražava na BDP po stanovniku (BDP p/c), stoga je korisno pratiti dinamiku rasta BDP-a po stanovniku kako bi se zaključilo koliki utjecaj rast prihoda nautičkog turizma ima na BDP p/c u županiji.

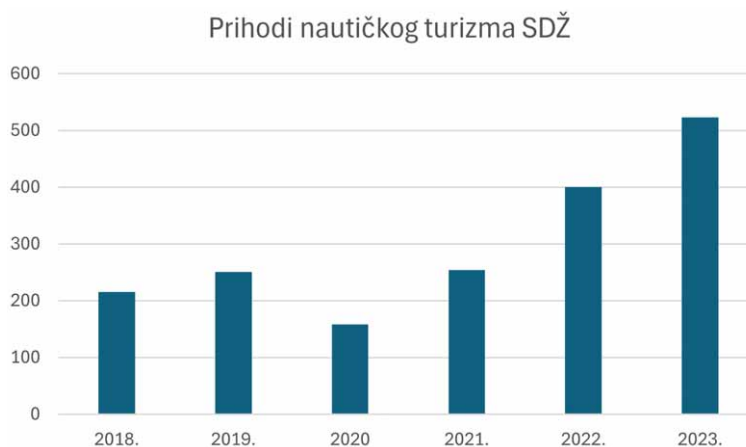
Tablica 8. Osnovni podaci BDP p/c (u eurima) i prihodi nautičkog turizma Splitsko-dalmatinsku županiju od 2018. do 2023., (u mil. eura)

God.	BDP p/c SDŽ ⁴ (u eurima)	Prihodi luka n.t. SDŽ	Prihodi od čartera SDŽ	Prihodi Luke Split od cruisera	Prihodi malih cruisera	Prihodi nautičkog turizma SDŽ
2018.	9.726	26,3	(70)	1.2	118,2	215,7
2019.	10.618	27,6	78,1	1.4	143,5	250,6
2020.	9.323	22,0	86,4	0,0	50,2	158,6
2021.	11.359	28,1	111,5	0,4	114,0	254,0
2022.	11.374	34,5	137,4	1,4	227,0	400,3
2023.	–	38,8	181,2	1,7	301,5	523,2

Izvor: izračun autora

Kao što se vidi iz tablice, u strukturi prihoda nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije prednjače mali hrvatski cruiseri i brodovi za jednodnevne izlete, tzv. mali brodari, a slijedi ih hrvatski čarter. Prihodi luka nautičkog turizma nešto su niži od prethodna dva, dok su prihodi od dolaska velikih cruisera, koje vodi Županijska lučka uprava, najmanji u strukturi direktnih prihoda od nautičkog turizma. Međutim, činjenica da su prihodi od cruisera najniži ne znači da je njihov značaj za županiju najmanji.

Grafikon 1. Prihodi od direktnih efekata subjekata nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije 2018. do 2023.



Izvor: izračun autora

Kao što se vidi iz grafikona, prihodi od direktnih efekata djelatnosti subjekata nautičkog turizma već u postpandemijskoj 2021. godini označili su oporavak od COVID-19, nakon čega je dinamika rasta bila veoma snažna. Da bi se obuhvatio nautički turizam u cijelosti, potrebno je izračunati direktne efekte od prihoda potrošnje turista nautičkog turizma.

⁴ Prema HNB-ovom Eurosustavu - Hrvatski ekonomski indikatori: <https://www.hnb.hr/statistika/glavni-makroekonomski-indikatori> (05.12.2024.)

4.2.2. Prihodi nautičkog turizma od potrošnje nautičara/turista u Splitsko-dalmatinskoj županiji

Direktni prihodi nautičkog turizma također su prihodi nautičara i turista koji proizlaze iz promatrane četiri vrste nautičkog turizma. Dakle, nautičari i turisti koji dolaze u Split, odnosno u Splitsko-dalmatinsku županiju cruiserima, jahtama u marinama, svojim ili unajmljenim, kao i gosti sa malih hrvatskih cruisera, predstavljaju putnike koji sukladno svom statusu i osobinama potrošnje ostvaruju prihode drugih subjekata na destinaciji. Stoga se navedeni prihodi, odnosno potrošnja, mogu svrstati u red direktnih prihoda od nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji.

Tablica 9. Izračun potrošnje turista nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije, po vrstama nautičkog turizma 2023. (u €)

Luke nautičkog turizma SDŽ				
	Noćenja (u 000)	Prosječan broj dana boravka	Prosječna dnevna potrošnja (u €)	Ukupno (u mil eura)
Luke nautičkog turizma	48	7,7	600	28,8
Cruising, veliki cruiseri dolasci u luke (izračun za Split)				
	Dolasci	Putnik/dan	Prosječna dnevna potrošnja (u €)	
Cruising veliki	646	533.380,4	Oko 90	40,0
Domaći mali cruising				
	Dolasci gostiju	Odnos višednevnih i jednodnevnih krstarenja	Broj dana	
2023.	130.000 (398.125 + 16.250)	1 : 1	414.375 dana boravka	414.375 x 100€ = 41,4
Ukupno:				110,2

Izvor: izrada autora prema Brozović & Šiklić (2024) i Marušić et al. (2022)

Može se zaključiti da je 2023. godine ukupan direktan prihod od nautičkog turizma iznosio 633,4 milijuna eura (110,2 + 523,2). Prema strukturi, prihod od potrošnje turista vezanih za nautički turizam činio je oko 17,4%, dok su prihodi od djelatnosti subjekata nautičkog turizma sudjelovali s 82,6%, što pri procjeni ukupnih prihoda nautičkog turizma uvodi koeficijent 1,21 u odnosu na prihode subjekata nautičkog turizma.

4.2.3 Značaj nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji

Splitsko-dalmatinska županija je najveća priobalna županija, a iza Zagreba ima najveći broj pravnih subjekata (Singer et al., 2023). S oko 450 tisuća stanovnika i gustoćom od 92,36 stanovnika na 1 km², spada u red najgušće naseljenih županija u Hrvatskoj. Prema strukturi

ukupnog prihoda po djelatnostima, na prvom mjestu je trgovina s 40,1%, slijedi prerađivačka industrija s 24,1%, te građevinarstvo s 18,2% (Hrvatska gospodarska komora, 2018). Za Split i županiju turizam je važna gospodarska aktivnost, pa je u turizmu registrirano oko 1.500 tvrtki. Nautički turizam od velikog je značaja za Splitsko-dalmatinsku županiju i sastoji se od luka nautičkog turizma, pretežno marina, čartera koji djeluje u marinama, ali i u splitskoj luci, cruisinga, odnosno prihvata velikih cruisera za koje se grade posebni gatovi. Posebnu važnost imaju općina Omiš i mjesto Krilo-Jesenice, koje drže primat u poslovanju malih hrvatskih cruisera. Svaka od navedenih djelatnosti ima svoju važnost, koja se u ovom istraživanju promatra kroz prihode subjekata nautičkog turizma, ali i kroz potrošnju nautičara i turista vezanih za nautički turizam. Sukladno ukupnim prihodima nautičkog turizma, dolazi se do njegovog udjela u poduzetništvu Splitsko-dalmatinske županije.

Tablica 10. Udio nautičkog turizam Splitsko-dalmatinske županije u ukupnim prihodima poduzetništva od 2018. do 2023.

God.	BDP p/c SDŽ ⁵ (u €)	Prihodi subjekata nautičkog turizma SDŽ (u mil €)	Ukupni prihodi nautičkog turizma SDŽ (u mil €)	Prihodi malog i srednjeg poduzetništva (u mil €)	Ukupni prihodi poduzetništva SDŽ (u mil €) ⁶	Udio (%) subjekata nautičkog turizma SDŽ u SME	Udio (%) ukupnog nautičkog turizma u SME SDŽ
2018.	9.726	215,7	261,0	4.243,1	5.675,3	6,2	4,6
2019.	10.618	250,6	303,2	4.719,2	6.232,0	6,4	4,9
2020.	9.323	158,6	192,0	4.081,0	5.505,0	4,7	3,8
2021.	11.359	254,0	307,3	4.941,5	6.493,2	6,2	4,7
2022.	11.374	400,3	484,4	6.123,5	8.072,9	7,9	6,0
2023.	–	523,2	633,4	7.019,3	9.412,6	9,0	6,7

Izvor: izrada autora

Subjekti nautičkog turizma u pravilu spadaju u malo i srednje poduzetništvo, pa će se u analizi napraviti komparacija s malim i srednjim poduzetništvom cijele županije, kao i s poduzetništvom u cjelini. Kako se vidi iz tablice, nautički turizam Splitsko-dalmatinske županije u razdoblju od 2018. do 2023. u odnosu na malo i srednje (SME) poduzetništvo prikazuje sljedeće:

- Dinamika rasta prihoda od nautičkog turizma, promatrano kroz subjekte i koeficijent sudjelovanja direktnih efekata od potrošnje turista vezanih za nautički turizam, raste brže nego poduzetništvo županije.
- Udar strateškog rizika COVID-19 u 2020. pokazao je da je ranjivost na strateški rizik nautičkog turizma znatno izraženija nego ranjivost poduzetništva u cjelini.
- Nautički turizam kod udara strateškog rizika pokazuje brži oporavak nego oporavak malog i srednjeg poduzetništva županije.

⁵ Podaci su dobiveni od Hrvatske gospodarske komore na zahtjev 2024.

⁶ Ibid

5. Zaključak

Pandemija COVID-19, koja je pogodila sve ekonomije svijeta, može se shvatiti kao najava strateških rizika koje treba u budućnosti očekivati. Struktura gospodarstva ovisi o resursima i kulturi shvaćenoj u najširem smislu. Sukladno tome, države Mediterana razvijaju vrlo sličan nautički turizam u sva tri njegova osnovna oblika. Učešće svake od podvrsta nautičkog turizma različito se razvija na destinacijama. Primjerice, veći hrvatski gradovi i luke na Jadranskoj obali prihvaćaju velike svjetske cruisere koji otvaraju mogućnost razvoja poduzetništva, dok su manji gradovi prikladniji za domaći mali cruising.

Nautički turizam je vrsta turističke aktivnosti koju Hrvatska razvija na obali Jadrana, a sastoji se od malog i srednjeg poduzetništva, dok je u manjem dijelu poslovanja uključena država. Kako provedeno istraživanje zaključuje, na temelju istraživanja Splitsko-dalmatinske županije, priobalne županije u direktnim efektima 2023. godine nautički turizam čini 6,7 % od ukupnog poduzetništva, što se kroz indirektno efekte multiplicira do procjene od 25 % županijske ekonomije.

S obzirom na značaj nautičkog turizma u priobalnim županijama Hrvatske, analiza strateškog rizika važna je zbog razvoja prediktivne analize koja bi predvidjela buduće strateške rizike i pripremila gospodarstvo na njih. S tim u vezi, luke nautičkog turizma, posebno one koje koriste strategiju poslovanja s vezovima na ugovor, domaći mali cruising, pa zatim čarter, relativno se brzo oporavljaju od udara strateškog rizika, ali su na njega vrlo osjetljive. Istodobno, oporavak velikih cruisera odvija se nešto sporije, pa sve te činjenice treba uzeti u obzir kod planiranja i procjene budućih poslovnih rezultata. S obzirom na učestalost strateških rizika, koja se očekuje, istraživanja otpornosti na njihov udar od posebne su važnosti.

LITERATURA

1. Brozović, I., & Perko, J. (2020). *NAUTIČKI TURIZAM Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2020*. Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/04-03-04_01_2020.htm [pristupljeno 5.12.2024.]
2. Brozović, I., & Perko, J. (2022). *NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022*. Državni zavod za statistiku. Dostupno na: <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29510> [pristupljeno 5.12.2024.]
3. Brozović, I., & Perko, J. (2024). *Dolasci i noćenja turista u 2023*. Državni zavod za statistiku. Dostupno na: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58169> [pristupljeno 5.12.2024.]
4. Brozović, I., & Šiklić, G. (2024). *KRUŽNA PUTOVANJA STRANIH BRODOVA U REPUBLICI HRVATSKOJ u razdoblju od siječnja do prosinca 2023*. Državni zavod za statistiku. Dostupno na: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58189> [pristupljeno 5.12.2024.]
5. Čmelik, S. (2021). *Nautički čarter u Hrvatskoj 2021. Pregled stanja i trendova 2021—Što smo naučili?* čarter.hr. Dostupno na: <https://www.xn--arter-gya.hr/documents/nauticki-carter-u-hrvatskoj-stanje-i-trendovi-2021-sto-smo-naucili.pdf>
6. Državni zavod za statistiku. (2011). Model diferencijacije urbanih, ruralnih i prijelaznih naselja u Republici Hrvatskoj. *Državni Zavod Za Statistiku*. Dostupno na: https://podaci.dzs.hr/media/st2d33m1/metod_67.pdf [pristupljeno 5.12.2024.]

7. Državni zavod za statistiku. (2021). Državni zavod za statistiku. Konačni rezultati popisa stanovništva 2021. Dostupno na: <https://dzs.gov.hr/vijesti/objavljeni-konacni-rezultati-popisa-2021/1270> [pristupljeno 5.12.2024.]
8. Europska unija. (2023). *Činjenice i brojke o Europskoj uniji*. Europska unija. Dostupno na: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/facts-and-figures-european-union_hr [pristupljeno 5.12.2024.]
9. Hrvatska gospodarska komora. (2018). *Gospodarski profil*. Hrvatska gospodarska komora. Dostupno na: <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-split/gospodarski-profil> [pristupljeno 5.12.2024.]
10. Klisović, P. (2020). *Nautika u srpnju dosegla 75 posto lanjskih dolazaka*. Hrvatska gospodarska komora. Dostupno na: <https://www.hgk.hr/nautika-u-srpnju-dosegla-75-posto-lanjskih-dolazaka> [pristupljeno 5.12.2024.]
11. Luković, T., Bukša, J., & Lebefromm, U. (2024). Poslovna strategija u funkciji rješavanja kriznih situacija, slučaj COVID-19. *OFEL.*, p. 41-55
12. Luković, T., & Kolaboratori. (2024). *Nautički turizam u Hrvatskoj*. Split: Redak, Hrvatsko katoličko sveučilište.
13. Luković, T., Piplica, D., & Hruška, D. (2021). Comparative performance analysis of the marina and charter service industries in Croatia. *Multidisciplinarni znanstveni časopis POMORSTVO*, 35(2), 318-326
14. Luković, T., Piplica, D., & Jurić, T. (2023). *Zarobljeno društvo, makronacionalni sustav, korupcija i demografija*. Split: Redak, Hrvatsko katoličko sveučilište
15. Marušić, Z., Sever, I., & Beroš, I. (2022). *Tomas nautika 2022. Stavovi i potrošnja nautičara u hrvatskoj u 2022. Godini*. Institut za turizam. Dostupno na: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-08/TOMAS%20NAUTIKA%202022%20Završni%20izvjestaj.pdf>
16. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske. (2020). *TURIZAM U BROJKAMA 2020*. Ministarstvo turizma i sporta Republike Hrvatske. Dostupno na: https://www.htz.hr/sites/default/files/2021-06/HTZ%20TUB%20HR_%202020_0.pdf [pristupljeno 5.12.2024.]
17. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske. (2022). *TURIZAM U BROJKAMA 2022*. Ministarstvo turizma i sporta Republike Hrvatske. Dostupno na: https://mint.gov.hr/UserDocImages/2023_dokumenti/230804_turizam_u_brojkama_2022_hrv.pdf [pristupljeno 5.12.2024.]
18. Pavić, Ž. (2010). Veličina lokalnih jedinica – europske tendencije i hrvatske nedoumice. *HRVATSKA JAVNA UPRAVA*, 10(1), 81–131.
19. Republika Hrvatska Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture. (2024). *Broj čarter gostiju koji su došli u razdoblju 01.01.2018. Do 31.12.2024. Prema državljanstvu i plovnim objektima*. Republika Hrvatska Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture. Dostupno na: https://mmpi.gov.hr/UserDocImages/dokumenti/MORE/USP%20STATISTICKI%20IZVJEŠTAJI/USP%20NAUTIKA%20REPORT%202024/USP%20NAUTIC-REP%203-1_25/CarterGosti-PoDrzavljanstvuiPlovilu%20do%2031.12.24-%203-1_25.pdf [pristupljeno 5.12.2024.]
20. Singer, S., Šarlija, N., Pfeifer, S., & Oberman Peterka, S. (2023). *Što čini Hrvatsku (ne)poduzetničkom zemljom*. CEPOR Centar za politiku razvoja malih i srednjih poduzeća i poduzetništva.
21. Zimmermann, R. (1999). Prijedlog određenja srednjih gradova u Hrvatskoj. *Društvena Istraživanja*, 8(1 (39)), 21-43.

Summary

Nautical Tourism in the Recovery Process: A Case Study of Split-Dalmatia County After the Covid-19 Pandemic

The COVID-19 pandemic affected the economies of all countries worldwide, but with significant differences between them. The reason lies in the structure of national economies and the use of science, particularly strategic risk management and control. Transition countries, including EU members like Croatia, lack a macronational system, higher levels of expertise, and strategic risk management and control. Consequently, Croatia acknowledged that the pandemic represented an unforeseen shock to its economy, threatening the entire national economy in 2020. Tourism, as the foundation of Croatia's national economy, especially in its coastal regions, was severely impacted in 2020, with notable differences between the northern and southern Adriatic. While some industries managed to withstand poor business results in 2020, others demonstrated a high degree of vulnerability to significant strategic risks. Nautical tourism, particularly through nautical tourism ports such as marinas, charter services, and cruising, experienced significant business losses, with marked disparities between the northern and southern Adriatic counties. This raises questions about the resilience of cities and counties based on their size, emphasizing the importance of analyzing the resilience of Split and Split-Dalmatia County as the largest county and city in Croatia's coastal region.

Keywords: strategic risks; COVID-19; nautical tourism; Split-Dalmatia County; pandemic recovery.



This work is licensed under a **Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License**.