

Primljeno / Received
26-03-2025 / 2025-03-26Prihvaćeno / Accepted
24-10-2025 / 2025-10-24Vuk Tvrčko Opačić
Amra Banda

Utjecaj promjene geografskoga položaja na recentni turistički razvoj poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum

The impact of geographical position on the recent tourism development of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay

Cilj je istraživanja utvrditi utjecaj promjene prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum na tamošnji turistički razvoj nakon triju važnih nedavnih događaja: a) puštanja u promet magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum (30. 6. 2022.), b) puštanja u promet Pelješkog mosta (26. 7. 2022.) te c) ulaska Hrvatske u šengenski prostor (1. 1. 2023.). Prostor istraživanja definiran je granicama općina: Janjina, Orebić, Slivno, Ston i Trpanj u Hrvatskoj te Neum u Bosni i Hercegovini (BiH). Metodološki istraživanje počiva na kombinaciji analize službene prometne i turističke statistike nakon navedenih događaja te interpretacije dubinskih intervjua s predstavnicima svih šest općinskih turističkih zajednica u prostoru istraživanja. Može se zaključiti da je promjena geografskoga položaja pozitivnije utjecala na razvoj turizma na Pelješcu nego što se negativno odrazila na razvoj turizma u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum.

The aim of this research is to determine the impact of changes in the transport-geographical and political-geographical position of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay on local tourism development following three significant recent events: a) the opening of the main road (M 17.3) Stolac–Neum (June 30, 2022); b) the opening of the Pelješac Bridge (July 26, 2022); and c) Croatia's entry into the Schengen Area (January 1, 2023). The study area is defined by the boundaries of the municipalities of Janjina, Orebić, Slivno, Ston, and Trpanj in Croatia, and Neum in Bosnia and Herzegovina (BiH). Methodologically, the research is based on a combination of analysis of official transport and tourism statistics following the three aforementioned events, and the interpretation of in-depth interviews with representatives of all six municipal tourism boards within the study area. It can be concluded that the change in geographical position has had a more positive impact on tourism development on Pelješac than a negative effect on the tourism development of the coastal area along Klek-Neum Bay.

Ključne riječi: prometnogeografski položaj, političkogeografski položaj, razvoj turizma, Neum, Pelješki most, Pelješac

Key words: transport-geographical position, political-geographical position, tourism development, Neum, Pelješac Bridge, Pelješac

Uvod

Geografski položaj, osobito prometnogeografski i političkogeografski položaj, imaju važnu ulogu u razvoju svake turističke destinacije. Njihove promjene mogu imati dalekosežne posljedice na gospodarske aktivnosti (Ni, 2023), ponajprije na turizam (Shoufeng i Wenjiang, 2023), pri čemu prometna infrastruktura ima ključnu ulogu u omogućavanju bolje povezanosti i dostupnosti turističkih destinacija (Wendt i dr., 2021; Kostaschuk, 2022). Prometna dostupnost najpopularnijih turističkih sadržaja ovisi o stupnju razvijenosti prometnoga sustava, što utječe na cijenu turističkoga proizvoda, njegovu kvalitetu i konačne dojmove turista prilikom posjeta turističkim destinacijama (Kostaschuk, 2022). Također, jačanje prekograničnih i međuregionalnih prometnih veza može potaknuti održivi razvoj turizma (Cavallaro i Dianin, 2020). Dok Wendt i dr. (2021) analiziraju strukturnu povezanost prometnih tokova i turističkoga prometa, Dinu (2018) naglašava važnost prometne infrastrukture za pristupačnost destinacijama, a Hall (1999) istražuje konceptualne aspekte povezanosti turizma i prometa, ističući da korištenje prijevoza u destinacijama utječe na cjelokupno turističko iskustvo. Isti autor navodi da prometno iskustvo može u potpunosti postati turističko, kao u slučaju venecijanskih gondola. Nadalje, istraživanja u zemljama Europske unije (EU) pokazala su da postoji snažna korelacija između duljine cestovne mreže i broja stranih turističkih dolazaka (Rokicki, 2014).

Poluotok Pelješac i obalni prostor uz zaljev Klek-Neum specifična su područja u kontekstu prometnogeografskih i političkogeografskih obilježja. Smještena na strateški važnom geopolitičkom i prometnom kontaktu između Hrvatske i BiH, ta su područja bila pod utjecajem teritorijalnoga diskontinuiteta Hrvatske, što se održavalo na svakodnevni život stanovništva, ali i na regionalni razvoj. Naime, upravo na području Neuma, tzv. Neumskim koridorom, BiH izlazi na Jadransko more u dužini od oko 24 kilometra (Drešković i Mirić, 2017) pa je krajnji jug Hrvatske (Dubrovačka regija) u prometnom smislu, od osamostaljivanja Hrvatske i BiH nakon raspada

Introduction

Geographical position, particularly transport-geographical and political-geographical position, play an important role in the development of any tourism destination. Changes in regard to the aforementioned can have far-reaching consequences on economic activities (Ni, 2023), primarily on tourism (Shoufeng and Wenjiang, 2023), with transport infrastructure playing a key role in enabling better connectivity and accessibility of tourist destinations (Wendt et al., 2021; Kostaschuk, 2022). Transport accessibility of the most popular tourist attractions depends on the level of development of the transport system, which in turn affects the price of the tourism supply, its quality, and tourists' overall impressions when visiting destinations (Kostaschuk, 2022). Additionally, strengthening cross-border and interregional transport connections can stimulate the sustainable development of tourism (Cavallaro and Dianin, 2020). While Wendt et al. (2021) analysed the structural connection between traffic flows and tourist mobility, Dinu (2018) emphasized the importance of transport infrastructure for destination accessibility, and Hall (1999) explored conceptual aspects of the transport-tourism relationship, stressing how transportation use within destinations influences the overall tourist experience. The same author notes that the transport experience itself can become a tourism experience—as is the case with Venetian gondolas. Furthermore, research conducted in European Union countries has shown a strong correlation between the length of the road network and the number of foreign tourist arrivals (Rokicki, 2014).

Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay are specific regions in the context of transport-geographical and political-geographical characteristics. Situated at a strategically important geopolitical and transport contact point between Croatia and BiH, these areas were influenced by the territorial discontinuity of Croatia, which affected the daily lives of the population as well as regional development. Specifically, in the area of Neum—via the so-called Neum Corridor—BiH gains access to the Adriatic Sea over a stretch of about 24 kilometres (Drešković and Mirić, 2017). As a result, the southernmost part of Croatia (the Dubrovnik region) functioned as a transport exclave from the

socijalističke Jugoslavije (1992.) do prije nekoliko godina, bio prometna eksklava, i to ne samo Hrvatske, nego i EU nakon hrvatskoga ulaska u njezino punopravno članstvo 1. srpnja 2013. godine. Nužnost prelaska dviju državnih granica pri kopnenom povezivanju Dubrovačko-neretvanske županije s ostalim dijelovima zemlje značajno je usporavala promet, osobito ljeti u vrijeme turističke sezone. Obaveza nošenja i pokazivanja putnih isprava te ulazak na teritorij BiH bili su neizbježni, što je činilo dodatno opterećenje za turiste, ali i lokalno stanovništvo.

Unatoč prometnoj izoliranosti i marginaliziranosti (Šiljeg i dr., 2016) uzrokovanoj, među ostalim, i spomenutim teritorijalnim diskontinuitetom, poluotok Pelješac od 1960-ih godina doživljava snažan turistički razvoj, koji je postao temelj lokalnoga gospodarstva. Intenzivniji turistički razvoj zabilježen je u sjeverozapadnom dijelu Pelješca, osobito oko Orebića, vodeće turističke destinacije na poluotoku, dok je na jugoistoku turistički razvoj bio slabiji (Glamuzina, 2009; Curić i dr., 2012; Šulc i Opačić, 2015; Opačić i dr., 2022), iz čega proizlazi da je turizam nejednako utjecao na regionalni razvoj Pelješca (Glamuzina, 2009). Intenzivan razvoj turizma u Neumu započinje otvaranjem „Jadranske magistrale” 1965. te izgradnjom smještajnih kapaciteta, radničkih odmarališta i vikendica za osobnu upotrebu i najam u drugoj polovici 1970-ih (Rogić, 2006; Ćavar i Glamuzina, 2021; Banda i Opačić, 2023).

Granica u Neumu velikim je dijelom utjecala na cestovnu prometnu izoliranost Dubrovnika i Dubrovačke regije zbog čega se jače razvijao zračni i pomorski promet (Magaš, 2014). Unatoč postojanju izravne cestovne veze preko Stonske prevlake s Dubrovnikom, regionalnim i županijskim središtem, prometna izoliranost Pelješca predstavljala je prepreku njegovu gospodarskom razvoju jer je s ostatkom Hrvatske izravno, bez obveznoga prelaska državne granice, bio povezan jedino trajektnom linijom Ploče – Trpanj. Zbog navedenih ograničenja tražena su dugoročna rješenja za poboljšanje prometne povezanosti, što je konačno rezultiralo izgradnjom 2404 m dugačkog Pelješčkog mosta (drugi najduži most u Hr-

time of Croatia's and BiH's independence following the breakup of socialist Yugoslavia (1992) until a few years ago—not only of Croatia but also of the European Union after Croatia's accession on July 1, 2013. The necessity of crossing two international borders when traveling by land between the Dubrovnik-Neretva County and the rest of the country significantly slowed down traffic, especially during the summer tourist season. The requirement to carry and present travel documents, along with entry into the territory of BiH, was unavoidable, posing an additional burden for both tourists and local residents.

Despite transport isolation and marginalization (Šiljeg et al., 2016) caused, among other things, by the aforementioned territorial discontinuity, Pelješac Peninsula has experienced strong tourism development since the 1960s, which has become the foundation of the local economy. More intensive tourism development was recorded in the northwestern part of Pelješac, especially around Orebić, the leading tourist destination on the peninsula, while the southeastern part saw weaker development (Glamuzina, 2009; Curić et al., 2012; Šulc and Opačić, 2015; Opačić et al., 2022), indicating that tourism has had an uneven impact on the regional development of Pelješac (Glamuzina, 2009). Intensive tourism development in Neum began with the opening of the Adriatic Highway (*Jadranska magistrala*) in 1965, followed by the construction of accommodation facilities, workers' resorts, and private vacation homes for personal use or rental during the second half of the 1970s (Rogić, 2006; Ćavar and Glamuzina, 2021; Banda and Opačić, 2023).

The border at Neum significantly contributed to the road transport isolation of Dubrovnik and the Dubrovnik region, which led to the greater development of air and maritime transport (Magaš, 2014). Despite the existence of a direct road connection across the Ston Isthmus with Dubrovnik, the regional and county centre, the traffic isolation of Pelješac represented an obstacle to its economic development, because it was directly connected to the rest of Croatia, without the mandatory crossing of the state border, only by the Ploče–Trpanj ferry line. Due to these limitations, long-term solutions for improved transport connectivity were sought, ultimately resulting in the construction of the 2,404-meter-long Pelješac Bridge (the

vatskoj) i njegovim otvaranjem 26. srpnja 2022. Puštanjem u promet Pelješkog mosta, zajedno s brzim pristupnim cestama s obje strane, omogućeno je neometano kopneno povezivanje Dubrovačke regije s ostatkom zemlje, eliminirajući potrebu za prelaskom granice u Neumu. Istodobno, puštanjem u promet magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum (30. lipnja 2022.) omogućena je bolja prometna povezanost obalnoga područja BiH s unutrašnjom zemljom.

Dok je u BiH prometna infrastruktura identificirana kao ključan potencijal, odnosno prepreka za uspješniji razvoj turizma, u Hrvatskoj postoje primjeri kako prometna povezanost već igra bitnu ulogu u turističkom razvoju. Hrvatska prometna mreža, ponajprije cestovni, pomorski i zračni promet, ključni su faktori u oblikovanju turističkih tokova i ekonomske održivosti destinacija. Cestovni promet čini okosnicu hrvatske turističke infrastrukture jer više od 70 % stranih turista dolazi cestovnim putem (Jurčević i dr., 2006), dok sezonske varijacije također utječu na potražnju za cestovnim prijevozom (Kos i dr., 2020). Pomorski promet od strateške je važnosti za povezivanje kopnenoga dijela Hrvatske s brojnim otocima, čime omogućuje razvoj domaćega i međunarodnoga turizma (Cottam i dr., 2007). Linijski putnički pomorski promet ključan je za obalne ekonomije i turističke tokove, ali postoji potreba za modernizacijom radi poboljšanja kvalitete i učestalosti usluga (Naletina i dr., 2018). Razvoj brodskih i trajektnih linija duž jadranske obale od presudne je važnosti za poboljšanje dostupnosti turističkih destinacija (Opačić 2002; Jurčević i dr., 2006). Zračni promet snažno utječe na turizam u priobalnom dijelu Hrvatske, pri čemu niskotarifni avioprijevoznici igraju ključnu ulogu u povećanju broja dolazaka turista. Izravna povezanost između broja zračnih putnika i turističkih dolazaka dodatno potvrđuje važnost zračne povezanosti za turističku regiju (Gašparović, 2011).

Dodatni iskorak u jačanju turističkih kretanja prema Pelješcu napravljen je ulaskom Hrvatske u šengenski prostor (1. siječnja 2023.), čime su ukinute granične kontrole između Hrvatske i ostalih država članica Schengena, ali je istovremeno uveden šengenski režim graničnih kontrola na gra-

second longest bridge in Croatia) which opened on July 26, 2022. The opening of Pelješac Bridge, along with high-speed access roads on both sides, enabled uninterrupted land connection between the Dubrovnik region and the rest of the country, eliminating the need to cross the border at Neum. Simultaneously, the opening of the main road (M 17.3) Stolac–Neum on June 30, 2022, improved the transport connectivity of BiH's coastal area with the country's interior.

While in BiH, transport infrastructure is identified as both a key potential and a barrier to more successful tourism development, Croatia provides examples of how transport connectivity already plays a significant role in tourism growth. Croatia's transport network—primarily road, maritime, and air transport—is a key factor in shaping tourist flows and ensuring the economic sustainability of destinations. Road transport forms the backbone of Croatia's tourism infrastructure, as more than 70% of foreign tourists arrive by road (Jurčević et al., 2006), while seasonal variations also influence demand for road transport (Kos et al., 2020). Maritime transport is strategically important for connecting mainland Croatia with its many islands, thereby enabling both domestic and international tourism development (Cottam et al., 2007). Scheduled passenger maritime transport is crucial for coastal economies and tourist flows, though there is a need for modernization to improve the quality and frequency of services (Naletina et al., 2018). The development of ferry and boat lines along the Adriatic coast is of vital importance for improving the accessibility of tourism destinations (Opačić, 2002; Jurčević et al., 2006). Air transport has a strong influence on tourism in Croatia's coastal areas, with low-cost carriers playing a key role in increasing tourist arrivals. The direct correlation between the number of air passengers and tourist arrivals further confirms the importance of air connectivity for the tourism region (Gašparović, 2011).

An additional step forward in strengthening tourist flows toward Pelješac was made with Croatia's entry into the Schengen Area (January 1, 2023). This resulted in the abolition of border controls between Croatia and other Schengen member states, while simultaneously introducing the Schen-

ničnim prijelazima između Hrvatske i BiH kod Neuma.

Iako političkogeografski čimbenici mogu negativno utjecati na turizam, oni također mogu stvoriti prilike za pogranične regije (Sofield, 2006) poput Neuma da iskoriste svoj jedinstveni geografski položaj. Iz njegova, za BiH strateškoga političkogeografskog položaja na Jadranskom moru, proizlazi i značajan turistički potencijal. Prema broju turista i noćenja, poslije Sarajeva, Neum je najposjećenija destinacija u BiH (Klarić, 2021).

Prema Timothyju i Tosunu (2003), fenomen granica u turizmu posebno je važan u područjima s administrativnim i prometnim ograničenjima, kao što je slučaj s Neumom. Osim prometnih izazova granice također imaju ekonomske implikacije. Kupovina je, primjerice, jedna od najpopularnijih aktivnosti u pograničnim područjima i važan faktor privlačenja turista koji prelaze granicu (Makkonen, 2022). Ljudi rijetko prelaze granicu da bi kupili suvenire – umjesto toga, najtraženiji su hrana, odjeća, obuća, sredstava za čišćenje, gorivo itd. (Michalkó i Timothy, 2001; Timothy, 2006). Neum je tako koristio svoj status pograničnoga grada kao ekonomski adut, privlačeći turiste (osobito niže kupovne moći) nižim cijenama smještaja, goriva i robe u usporedbi sa susjednim hrvatskim gradovima (Klarić, 2021).

Nekoliko studija istraživalo je odnos između granica i turizma (Matznetter, 1979; Timothy, 1995; Wachowiak, 2006; Caccamo 2007; Székely, 2014), pri čemu su se uglavnom fokusirale na *shopping* turizam (Timothy i Butler, 1995; Ohsawa, 1999; Banfi i dr., 2005; Domaniewski i Studzińska, 2016; Bar-Kořelis i Wendt, 2018; Makkonen, 2022). S druge strane, Wieckowski (2011) identificira pet tipova prekograničnih turističkih regija, a to su: a) prekogranična turistička regija zaštićenih područja, b) skijaška prekogranična turistička regija, c) tranzitna prekogranična turistička regija, d) prekogranična turistička regija pograničnih gradova te e) multifunkcionalna prekogranična turistička regija.

U kontekstu ovoga istraživanja ponajprije su zanimljive tranzitne prekogranične turističke re-

gen border control regime at border crossings between Croatia and BiH near Neum.

Although political-geographical factors can negatively affect tourism, they can also create opportunities for border regions (Sofield, 2006), such as Neum, to capitalize on their unique geographical position. Significant tourism potential arises from its politically and strategically important location for BiH on the Adriatic Sea. In terms of the number of tourists and overnight stays, Neum is the most visited destination in BiH after Sarajevo (Klarić, 2021).

According to Timothy and Tosun (2003), the phenomenon of borders in tourism is particularly important in areas with administrative and transport limitations, as is the case with Neum. Beyond transport challenges, borders also carry economic implications. Shopping, for example, is one of the most popular activities in border areas and an important factor in attracting cross-border tourists (Makkonen, 2022). People rarely cross the border to buy souvenirs – instead, the most sought-after goods are food, clothing, footwear, cleaning products, fuel, etc. (Michalkó and Timothy, 2001; Timothy, 2006). Neum has similarly leveraged its border-town status as an economic asset, attracting tourists (particularly those with lower purchasing power) with lower prices for accommodation, fuel, and goods compared to neighbouring Croatian towns (Klarić, 2021).

Several studies have examined the relationship between borders and tourism (Matznetter, 1979; Timothy, 1995; Wachowiak, 2006; Caccamo, 2007; Szekeley, 2014), mostly focusing on shopping tourism (Timothy and Butler, 1995; Ohsawa, 1999; Banfi et al., 2005; Domaniewski and Studzińska, 2016; Bar-Kořelis and Wendt, 2018; Makkonen, 2022). On the other hand, Wieckowski (2011) identified five types of cross-border tourism regions: a) cross-border tourism region of protected areas; b) cross-border ski tourism region; c) transit cross-border tourism region; d) cross-border tourism region of border towns; and e) multifunctional cross-border tourism region.

In the context of this study, transit cross-border tourism regions and cross-border tourism regions

gije i prekogranične turističke regije pograničnih gradova jer one najbolje odražavaju dinamiku turizma u graničnim područjima te utjecaj prometnogeografskih i političkogeografskih faktora na turistički razvoj.

Postojanje tranzitnih prekograničnih turističkih regija temelji se na stalnom protoku ljudi koji trebaju različite proizvode i usluge (npr. hoteli, restorani, mjenjačnice, benzinske postaje i rekreacijske zone). U šengenskom prostoru njihova je uloga manje značajna, ali razlike u cijenama i dobra povezanost s najbližim gradom mogu pomoći tim regijama da opstanu (Cieszyn na poljsko-češkoj granici, Zgorzelec-Görlitz ili Słubice-Frankfurt na Odri na poljsko-njemačkoj granici te Chyżne-Trštena na poljsko-slovačkoj granici) (Wieckowski, 2011). U kontekstu ove definicije Neum je dugo vremena služio kao klasičan primjer tranzitne prekogranične turističke regije, posebno zbog svoje uloge u povezivanju Dubrovačke regije s ostatkom Hrvatske. Osim tranzitne funkcije, neki elementi turističkoga razvoja u Neumu također pokazuju karakteristike prekograničnih turističkih regija pograničnih gradova. Za razliku od klasičnih primjera pograničnih gradova poput Świnoujście-Ahlbecka na poljsko-njemačkoj granici, Neum se u turističkom razvoju ne oslanja primarno na dnevne prekogranične interakcije, već na svoj jedinstveni turističkogeografski položaj jedine obalne turističke destinacije unutar turističkoga tržišta BiH.

Osim fizičke prometne integracije, koju omogućuju infrastrukturni projekti poput Pelješkog mosta, Hrvatska prolazi i kroz proces političke i administrativne integracije u europski turistički prostor kroz članstvo u šengenskom prostoru. Uz to što poboljšava konkurentnost europskoga turizma ulazak u šengenski prostor pojednostavljuje putne formalnosti, privlačeći i veći broj neeuropskih turista (Chindris-Vasioiu i Tocan, 2014). Međutim, ulazak u šengenski prostor donosi i određene izazove, osobito vezane uz nacionalnu sigurnost i graničnu kontrolu. Također, turisti iz emitivnih država koje nisu dio šengenskoga prostora mogu se suočiti s dodatnim troškovima ili procedurama prilikom rješavanja viznih zahtjeva, što se može negativno odraziti na njihovu turističku potražnju (Emerson, 2011).

of border towns are particularly relevant, as they best reflect the dynamics of tourism in border areas and the impact of transport-geographical and political-geographical factors on tourism development.

The existence of such regions is based on the constant flow of people who require various goods and services (e.g. hotels, restaurants, exchange offices, gas stations, and recreational areas). In the Schengen Area, their role is less significant, but differences in prices and good connectivity with nearby cities can help these regions remain viable (examples include Cieszyn on the Polish-Czech border, Zgorzelec-Görlitz or Słubice-Frankfurt (Oder) on the Polish-German border, and Chyżne-Trštená on the Polish-Slovak border) (Wieckowski, 2011). In line with this definition, Neum has long served as a classic example of a transit cross-border tourism region, particularly due to its role in connecting the Dubrovnik region with the rest of Croatia. Beyond its transit function, some aspects of tourism development in Neum also exhibit characteristics of cross-border tourism regions of border towns. Unlike classic examples of border towns like Świnoujście-Ahlbeck, Neum's tourism development does not primarily rely on daily cross-border interactions, but rather on its unique tourism-geographical position as the only coastal tourism destination within BiH's tourism market.

In addition to physical transport integration made possible by infrastructure projects such as the Pelješac Bridge, Croatia is also undergoing political and administrative integration into the European tourism space via its membership in the Schengen Area. Besides enhancing the competitiveness of European tourism, entry into the Schengen Area simplifies travel formalities, also attracting a larger number of non-European tourists (Chindris-Vasioiu and Tocan, 2014). However, entry into the Schengen Area also brings certain challenges, particularly related to national security and border control. Additionally, tourists from source countries that are not part of the Schengen Area may face additional costs or procedures when applying for visas, which could negatively affect their travel demand (Emerson, 2011).

Cilj, hipoteza, prostorni okvir i metodologija istraživanja

Cilj istraživanja jest utvrditi utjecaj promjene prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum na tamošnji turistički razvoj nakon tri važna nedavna događaja: a) puštanja u promet magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum (30. lipnja 2022.), b) puštanja u promet Pelješčkoga mosta (26. srpnja 2022.) te c) ulaska Hrvatske u šengenski prostor (1. siječnja 2023.). S obzirom na to da su tri navedena događaja nesumnjivo utjecala na promjenu geografskoga položaja prostora istraživanja, postavljeni cilj istraživanja ostvaren je ispitivanjem polazne hipoteze koja glasi: promjena prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja odrazila se pozitivno na razvoj turizma na poluotoku Pelješcu, a negativno na razvoj turizma u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum. Promjene u turističkom razvoju u prostoru istraživanja identificirane su i ocijenjene na lokalnoj razini, na razini jedinica lokalne samouprave. Prostor istraživanja čine poluotok Pelješac i obalni prostor uz zaljev Klek-Neum. Granice prostora istraživanja određene su granicama tamošnjih jedinica lokalne samouprave, i to: pelješčkih općina Janjina, Orebić, Ston i Trpanj, potom općine Slivno, koja obuhvaća dio obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum u Hrvatskoj, te općine Neum, koja zauzima obalni prostor uz zaljev Klek-Neum u BiH (sl. 1).

Ovako definiran prostor istraživanja obuhvaća površinu od 643,5 km² (418,5 km² u Hrvatskoj i 225,0 km² u BiH) s ukupno 87 naselja (60 u Hrvatskoj i 27 u BiH), a u njemu je prema podacima posljednjih popisa stanovništva, u Hrvatskoj 2021., a u BiH 2013. godine, ukupno živjelo 14.100 stanovnika (9.447 u Hrvatskoj i 4.653 u BiH) (tab. 1).

Metodološki pristup primijenjen u ovom istraživanju zasniva se na kombinaciji analize službenih statističkih podataka o broju vozila na cestama, turističkom prometu i smještajnim kapacitetima nakon triju važnih događaja koji su utjecali na razvojne tokove u prostoru istraživanja te interpretacije dubinskih intervjua provedenih s

Research objective, hypothesis, spatial framework, and methodology

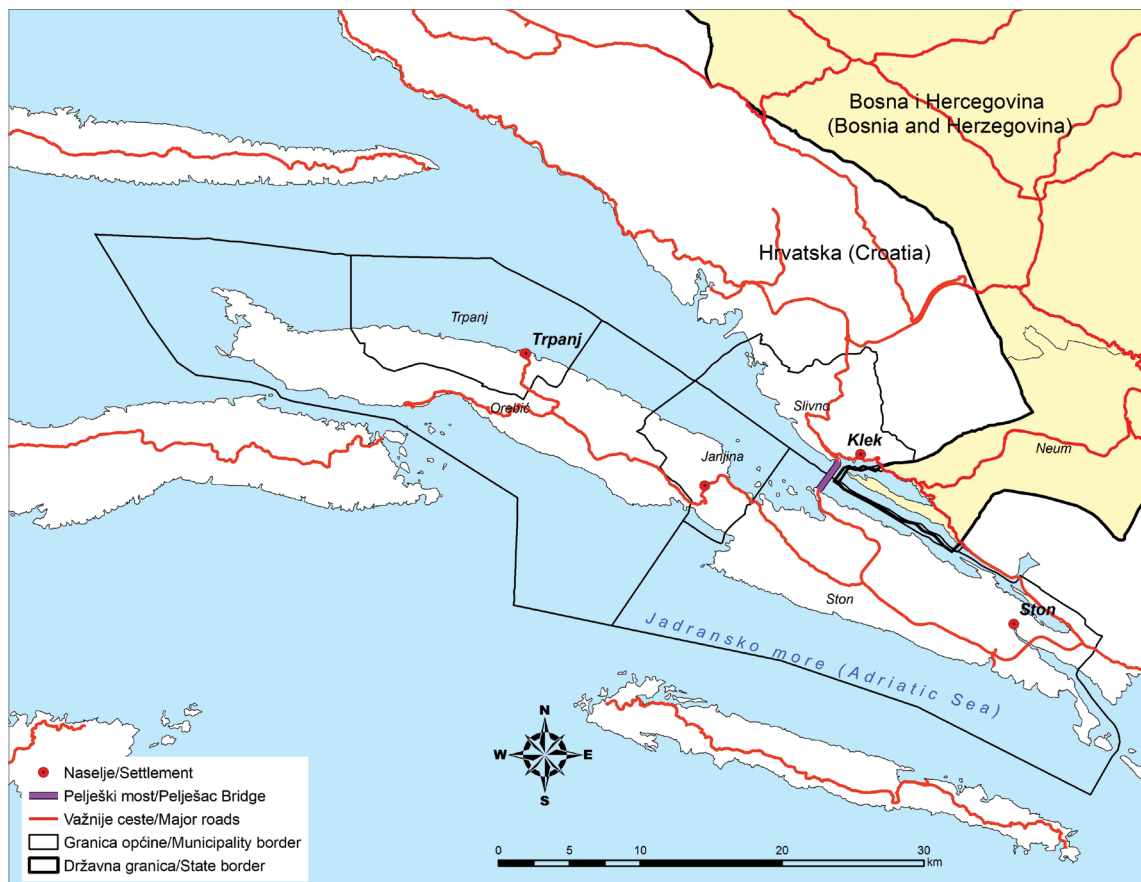
The objective of this research is to determine the impact of the change in the transport-geographical and political-geographical position of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay on local tourism development following three significant recent events: a) the opening of the main road (M 17.3) Stolac–Neum (June 30, 2022); b) the opening of Pelješac Bridge (July 26, 2022); and c) Croatia's accession to the Schengen Area (January 1, 2023). Given that these three events have undoubtedly influenced the geographical position of the study area, the research objective was pursued by examining the initial hypothesis, which states: "The change in transport-geographical and political-geographical position has had a positive impact on tourism development on Pelješac Peninsula and a negative impact on tourism development in the coastal area along Klek-Neum Bay." Changes in tourism development within the research area were identified and assessed at the local level, specifically at the level of local government units. The study area includes Pelješac Peninsula and the coastal zone along Klek-Neum Bay. The boundaries of the research area are defined by the borders of the respective local government units: the Pelješac municipalities of Janjina, Orebić, Ston, and Trpanj; the municipality of Slivno, which includes part of the coastal area along Klek-Neum Bay in Croatia; and the municipality of Neum, which encompasses the coastal area along Klek-Neum Bay in BiH (Fig. 1).

The research area as defined covers a total surface of 643.5 km² (418.5 km² in Croatia and 225.0 km² in BiH), encompassing a total of 87 settlements (60 in Croatia and 27 in BiH). According to the most recent population censuses—conducted in Croatia in 2021 and in BiH in 2013—a total of 14,100 people live in the area (9,447 in Croatia and 4,653 in BiH) (Tab. 1).

The methodological approach applied in this research is based on a combination of the analysis of official statistical data on road traffic volume, tourist arrivals, and accommodation capacities following three major events that influenced development trends in the study area, as well as the interpretation of in-depth interviews conducted with representa-

Utjecaj promjene geografskoga položaja na recentni turistički razvoj poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum

The impact of geographical position on the recent tourism development of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay



Sl. 1. Prostor istraživanja

Fig.1 Research area

Izvori: DGU (2016); GIS Centar Odsjeka za geografiju, UNSA – PMF (2024)

Sources: SGA, (2016); GIS Center of the Department of Geography, UNSA – Faculty of Science (2024)

predstavnicima svih šest općinskih turističkih zajednica u prostoru istraživanja.¹

Kao reprezentativna godina za podatke prometne i turističke statistike prije spomenutih događaja uzeta je 2019. godina jer je to bila posljednja godina prije pandemije COVID-a 19, koja je snažno utjecala na smanjenje prometnih i turističkih tokova u Hrvatskoj generalno (Opačić i Koderman, 2024), a i u prostoru istraživanja. Kao reprezentativna godina nakon triju važnih događaja uzeta je 2023. godina jer je to posljednja godina za koju su postojali cjeloviti statistički podatci u trenutku istraživanja.

tives of all six municipal tourism boards within the research area¹.

As a reference year for transport and tourism statistics prior to the aforementioned events, 2019 was selected as it was the last year before the COVID-19 pandemic, which had a significant impact on reducing transport and tourism flows in Croatia in general (Opačić and Koderman, 2024) and also in the research area. The year 2023 was chosen as the representative year after the three major events, as it was the most recent year for which complete statistical data were available at the time of research.

¹ Budući da je u trenutku provođenja istraživanja trajao natječaj za izbor direktora Turističke zajednice Općine Neum, u intervjuu je sudjelovao gospodin Davor Krešić, potpredsjednik Udruge hotelijera Općine Neum, ujedno i direktor marketinga i prodaje hotela Sunce.

¹ Because, at the time the research was conducted, an open call for the position of Director of the Neum Municipality Tourism Board was ongoing, the interview was conducted with Mr. Davor Krešić, Vice President of the Association of Hoteliers of the Municipality of Neum and also the Director of Marketing and Sales at Hotel Sunce.

Tab. 1. Površina, broj naselja i broj stanovnika u jedinicama lokalne samouprave prostora istraživanja
Tab. 1 Area, number of settlements, and population in local government units within the research area

Općina / Municipality	Površina (km ²) / Area (km ²)	Broj naselja / Number of settlements	Broj stanovnika (2021.) / Population (2021)
Janjina	30,1	5	522
Orebić	131,3	14	3.705
Ston	168,7	19	2.491
Trpanj	35,6	4	683
<i>Poluotok Pelješac / Pelješac Peninsula</i>	<i>365,7</i>	<i>42</i>	<i>7.401</i>
Slivno	52,8	18	2.046
Neum	225,0	27	4.653 (2013.)
<i>Općine uz zaljev Klek-Neum / Municipalities around Klek-Neum Bay</i>	<i>277,8</i>	<i>45</i>	<i>6.699</i>
Ukupno/Total	643,5	87	14.100

Izvori: DZS (2021); FZS (2013)
Sources: CBS (2021); FZS (2013)

Dubinsko intervjuiranje predstavnika lokalnih turističkih zajednica o promjenama u razvoju turizma na poluotoku Pelješcu i obalnom prostora uz zaljev Klek-Neum nakon puštanja u promet magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum, puštanja u promet Pelješškoga mosta te ulaska Hrvatske u šengenski prostor provedeno je u svibnju i lipnju 2023. godine. Intervjui su analizirani metodom kvalitativne analize sadržaja u dva koraka. Prvo je napravljeno kodiranje na način da su izvorne izjave sažete kroz kodove. U drugom koraku na temelju usporedbe kodova i njihovim grupiranjem u skupine prostornih promjena nastalih zbog utjecaja promjene prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja prostora istraživanja na tamošnji turistički razvoj nakon spomenutih nedavnih događaja konstruirane su kategorije. Kategorije su rezultati više razine apstrakcije od kodova, a odgovaraju na postavljeni cilj istraživanja (Milas, 2009).

Prilikom interpretacije rezultata i kontekstualizacije zaključaka istraživanja treba istaknuti i neka njegova ograničenja. Naime, valja voditi računa o tome da je od puštanja u promet magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum, puštanja

In-depth interviews with representatives of local tourism boards regarding changes in tourism development on Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay—following the opening of the main road (M 17.3) Stolac–Neum, the opening of the Pelješac Bridge, and Croatia’s accession to the Schengen Area—were conducted in May and June 2023. The interviews were analysed using the qualitative content analysis method in two steps. First, coding was carried out in such a way that the original statements were summarized into codes. In the second step, based on the comparison of codes and their grouping into clusters of spatial changes resulting from the impact of the changes in the transport-geographical and political-geographical position of the research area on local tourism development after three important recent events, categories were constructed. Categories are the results of a higher level of abstraction than codes, and they correspond to the defined research objective (Milas, 2009).

When interpreting the results and contextualizing the conclusions of the research, certain limitations should be noted. It is important to keep in mind that relatively little time has passed since the opening of the main road (M 17.3) Stolac–Neum,

Utjecaj promjene geografskoga položaja na recentni turistički razvoj poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum

The impact of geographical position on the recent tourism development of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay

u promet Pelješškoga mosta te ulaska Hrvatske u šengenski prostor prošlo relativno malo vremena, pa se promjene u razvoju turizma još nisu stigle odviti u punom potencijalnom opsegu. Interpretacija podataka prometne i turističke statistike nakon triju događaja odnosi se samo na podatke za 2023. godinu, jedinu godinu za koju su u trenutku istraživanja postojali cjeloviti podaci. Upravo zbog slabije ilustrativnosti promjena u turističkom razvoju u podacima službene statistike provedeno je dubinsko intervjuiranje predstavnika lokalnih turističkih zajednica da bi se od mjerodavnih osoba „iz prve ruke” dobile važne spoznaje za formuliranje zaključaka. Bez obzira na navedena ograničenja smatramo da su dobiveni nalazi dovoljno relevantni da podupiru iznesene zaključke i doprinose spoznajama o utjecaju promjene prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum na tamošnji turistički razvoj nakon spomenuta tri važna događaja, a ujedno da otvaraju potencijalne teme budućih istraživanja.

Rezultati

Analiza pokazatelja prometne i turističke statistike

U tablici 2 prikazani su podaci o prosječnom godišnjem dnevnom prometu (PGDP) i prosječnom ljetnom dnevnom prometu (PLDP) vozila na brojačkim mjestima u prostoru istraživanja 2019. i 2023. godine.

U analizu su uzeta brojačka mjesta na poluotoku Pelješcu (Putniković, Golubinica, Košarni Do), potom brojačka mjesta na državnoj dužobalnoj cesti (DC 8), popularno zvanj „Jadranska magistrala” (Klek, Neum, Zaton Doli, Doli), brojačko mjesto na Pelješkom mostu (za 2023. godinu), brojačko mjesto Dobrovo na magistralnoj cesti (M 17.3) Stolac – Neum (za 2023. godinu) kao i broj vozila na trajektnoj liniji Ploče – Trpanj. Primjećuje se osjetan pad intenziteta prometnoga toka 2023. godine u odnosu na 2019. na brojačkim mjestima Klek, Neum i Zaton Doli na dijelu Jadranske magistrale koji se na-

Pelješac Bridge, and Croatia’s entry into the Schengen Area, meaning that changes in tourism development have not yet had the opportunity to realize their full potential. The interpretation of transport and tourism statistics after these three important events refers solely to data from 2023, the only year for which complete data were available at the time of the research. Precisely because the official statistics provided limited insight into changes in tourism development, in-depth interviews were conducted with local tourism board representatives to obtain key insights “first-hand” from relevant stakeholders to support the formulation of conclusions. Despite the aforementioned limitations, we consider the findings to be sufficiently relevant to support the conclusions presented and to contribute to the understanding of the impact of changes in the transport-geographical and political-geographical position of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay on local tourism development following the three key events. At the same time, the study opens up potential topics for future research.

Results

Analysis of Transport and Tourism Statistics Indicators

Table 2 presents data on the Average Annual Daily Traffic (AADT) and the Average Summer Daily Traffic (ASDT) of vehicles at counting points within the research area for the years 2019 and 2023.

The analysis includes traffic counting points on Pelješac Peninsula (Putniković, Golubinica, Košarni Do), counting points on the state coastal road (DC 8), popularly known as the Adriatic Highway (Klek, Neum, Zaton Doli, Doli), the counting point on Pelješac Bridge (for the year 2023), the Dobrovo counting point on the main road (M 17.3) Stolac–Neum (for the year 2023), as well as the number of vehicles on the Ploče–Trpanj ferry line. A noticeable decline in traffic intensity in 2023 compared to 2019 is observed at the counting points in Klek, Neum, and Zaton Doli, located on the section of the Adriatic

Tab. 2. Prosječni godišnji dnevni promet (PGDP) i prosječni ljetni dnevni promet (PLDP) vozila na brojačkim mjestima u prostoru istraživanja 2019. i 2023. godine

Tab. 2 Average Annual Daily Traffic (AADT) and Average Summer Daily Traffic (ASDT) at Counting Locations in the Research Area for 2019 and 2023

Brojačko mjesto / Counting location	PGDP / AADT 2019.	PGDP / AADT 2023.	Indeks / Index (2023./2019. x 100)	PLDP / ASDT 2019.	PLDP / ASDT 2023.	Indeks / Index (2023./2019. x 100)
Klek	5.930	1.462	24,65	11.048	2.341	21,19
Neum	5.686	1.522	26,77	10.093	2.285	22,64
Zaton Doli	5.534	1.440	26,02	10.167	1.923	18,91
Doli	5.976	6.587	110,22	11.284	12.226	108,35
Putniković	1.768	2.158	122,06	3.534	4.513	127,70
Golubinica	2.017	2.538	125,83	4.422	5.229	118,25
Košarni Do	1.106	907	82,01	2.282	1.860	81,51
Ploče-Trpanj (trajektna linija /ferry line)	418	46	11,00	990	94	9,49
Pelješki most /Pelješac Bridge	-	6.667	-	-	14.339	-
Dobrovo	-	1.866	-	-	3.603	-

Izvori: Hrvatske ceste d.o.o. (2019; 2023); JP Ceste Federacije BiH (2019; 2024)

Sources: Hrvatske ceste d.o.o. (2019; 2023); Public Company Roads of the Federation of BiH (2019; 2024)

kon otvorenja mosta našao u prometnoj sjeni. Na tim brojačkim mjestima PGDP 2023. godine smanjio se za otprilike tri četvrtine u odnosu na 2019. Tek na brojačkom mjestu Doli, koje se nalazi južnije od spoja novoizgrađene ceste koja vodi na Pelješki most i Jadranske magistrale, PGDP i PLDP pokazuju slične vrijednosti za 2019. i 2023. godinu (porast od otprilike 10 %).

Na Pelješkom mostu 2023. godine zabilježen je PGDP od 667 vozila i PLDP od 14.339 vozila, što jasno pokazuje da je tranzitni prometni tok prema Dubrovniku skrenuo s Jadranske magistrale na Pelješki most, ostavljajući tako obalni prostor uz zaljev Klek-Neum u prometnoj sjeni. Smanjenje tranzitnoga prometnog toka kroz sam Neum donekle ublažava prometni tok na novoizgrađenoj magistralnoj cesti (M 17.3) Stolac – Neum (brojačko mjesto Dobrovo), kojom je Neum izravno povezan s ostatkom BiH, što u kontekstu dolaska domaćih turista ima veliku važnost u uvjetima šengenskoga graničnog režima između BiH i Hrvatske.

S druge, pak, strane, uočava se porast intenziteta prometnoga toka na brojačkim mjestima Putniković

Highway that found itself in the shadow of traffic flows after the bridge was opened. At these counting points, the AADT in 2023 decreased by approximately three-quarters compared to 2019. Only at the Doli counting point—located south of the junction where the newly constructed road to the Pelješac Bridge connects to the Adriatic Highway—do the AADT and ASDT show similar values for 2019 and 2023 (an increase of approximately 10%).

In 2023, the Pelješac Bridge recorded an Average Annual Daily Traffic (AADT) of 667 vehicles and an Average Summer Daily Traffic (ASDT) of 14,339 vehicles, clearly indicating that the transit traffic flow toward Dubrovnik had shifted from the Adriatic Highway to Pelješac Bridge. As a result, the coastal area along Klek-Neum Bay was left in the proverbial shadow of traffic flows. This decline in transit traffic through Neum is somewhat offset by the newly constructed main road (M 17.3) Stolac-Neum (counting point: Dobrovo), which directly connects Neum to the rest of BiH—an important development for domestic tourist arrivals in the context of the Schengen border regime between BiH and Croatia.

i Golubinica na državnoj cesti (DC 414) na Pelješcu između novoizgrađene brze ceste prema Pelješkom mostu i Orebiću. Na oba brojačka mjesta 2023. godine zabilježen je veći PGDP i PLDP za otprilike 20–25 %, što govori u prilog tezi da su se izgradnjom Pelješškoga mosta intenzivirali prometni tokovi, ne samo radi jačanja turizma. Izuzetak je državna cesta (DC 415), koja vodi od glavne pelješke državne ceste (DC 414) prema Trpanju. Na tamošnjem brojačkom mjestu Košarni Do 2023. godine zabilježene su gotovo 20 % niže vrijednosti PGDP-a i PLDP-a u odnosu na 2019. Naime, otvaranjem Pelješškoga mosta drastično se smanjio promet, kao i broj polazaka, na trajektnoj liniji Ploče-Trpanj, koja je prije izgradnje Pelješškoga mosta bila jedina prometna veza sa sjevera Hrvatske prema Pelješcu bez dvostrukoga prijelaza državne granice s BiH kod Neuma. PGDP i PLDP na trajektnoj liniji Ploče-Trpanj 2023. godine 90 % su manji u odnosu na 2019. Može se konstatirati da se nakon otvaranja Pelješškoga mosta Trpanj, koji je nekada, zbog izravne trajektne linije prema većem dijelu hrvatske obale, imao ulogu svojevrsnih „ulaznih vrata Pelješa“, našao u svojevrsnoj prometnoj sjeni, pa je za pretpostaviti da se mostovno povezivanje Pelješa s ostatkom Hrvatske nepovoljno odrazilo na turistička kretanja kao i na cjelokupni gospodarski razvoj sjeverozapadnoga dijela poluotoka.

Velike razlike između PGDP-a i PLDP-a na svim brojačkim mjestima, pa tako i na Pelješkom mostu i magistralnoj cesti (M 17.3) Stolac – Neum (Dobrovo), upućuju na ključan utjecaj turizma tokom ljetne turističke sezone na intenzitet prometnih tokova u čitavom prostoru istraživanja.

U razdoblju od 2019. do 2023. godine primjećuje se blagi pad turističkoga prometa na razini čitavoga prostora istraživanja. Evidentirano je 0,95 % manje turističkih dolazaka i 3,64 % manje turističkih noćenja (tab. 3).

Dvije prostorne cjeline unutar prostora istraživanja bitno se razlikuju u kretanju pokazatelja turističkoga prometa u analiziranom razdoblju. Dok je u općinama na poluotoku Pelješcu zabilježeno povećanje broja turističkih dolazaka od 13,45 % i broja turističkih noćenja od 5,28 %, u općinama u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum zabilježeno je smanjenje broja turističkih dolazaka od 16,04 % i broja turističkih noćenja od 25,52 %.

On the other hand, an increase in traffic intensity was observed at the Putniković and Golubinica counting points on the state road (DC 414) on Pelješac, located between the newly constructed expressway to Pelješac Bridge and the town of Orebić. At both counting points, 2023 data show a 20–25% increase in both AADT and ASDT, supporting the claim that the construction of Pelješac Bridge has intensified traffic flows—not only due to tourism growth. An exception is the state road (DC 415), which leads from the main Pelješac road (DC 414) to Trpanj. At the Košarni Do counting point in 2023, values for both AADT and ASDT were nearly 20% lower compared to 2019. The opening of the Pelješac Bridge led to a sharp decline in both traffic volume and the number of departures on the Ploče-Trpanj ferry line, which, prior to the bridge's construction, was the only transport connection from northern Croatia to Pelješac without the need to cross the Bosnian border twice at Neum. In 2023, AADT and ASDT on the Ploče-Trpanj ferry line were 90% lower than in 2019. It can be concluded that after the bridge opened, Trpanj—once considered a kind of “gateway to Pelješac” due to its direct ferry link to the remainder of the Croatian coast—has found itself in a form of transport shadow. It is therefore reasonable to assume that the bridge connection to the mainland has negatively impacted both tourist flows and the overall economic development of the northwestern part of the peninsula.

Big differences between AADT and ASDT at all counting points, including on the Pelješac Bridge and the Stolac-Neum main road (M 17.3, Dobrovo), highlight the key influence of tourism during the summer tourism season on traffic intensity across the entire study area.

Between 2019 and 2023, a slight decline in overall tourist activity was recorded across the entire study area, with 0.95% fewer tourist arrivals and 3.64% fewer overnight stays (Tab. 3).

Two spatial units within the study area show significant differences in tourism trends over the analysed period. While the municipalities on the Pelješac Peninsula recorded an increase of 13.45% in tourist arrivals and 5.28% in overnight stays, the municipalities along the coastal area of the Klek-Neum Bay experienced a decline of 16.04% in tourist arrivals and 25.52% in overnight stays.

Tab. 3. Broj turističkih dolazaka i turističkih noćenja po općinama 2019. i 2023. godine
Tab. 3 Number of tourist arrivals and overnight stays by municipality in 2019 and 2023

Općina / Municipality	Turistički dolasci / Tourist arrivals 2019.	Turistički dolasci / Tourist arrivals 2023.	Indeks / Index (2023./ 2019. x 100)	Turistička noćenja / Overnight stays 2019.	Turistička noćenja / Overnight stays 2023.	Indeks / Index (2023./ 2019. x 100)
Janjina	7.827	8.448	107,93	59.831	63.431	106,02
Orebić	105.911	120.372	113,65	787.617	834.334	105,93
Ston	33.906	40.246	118,70	156.474	171.652	109,70
Trpanj	16.274	16.902	103,86	112.483	105.888	94,14
<i>Poluotok Pelješac / Pelješac Peninsula</i>	<i>163.918</i>	<i>185.968</i>	<i>113,45</i>	<i>1.116.405</i>	<i>1.175.305</i>	<i>105,28</i>
Slivno	23.730	24.335	102,55	162.151	158.897	97,99
Neum	132.760	107.061	80,64	292.773	179.926	61,46
<i>Općine uz zaljev Klek- Neum / Municipalities around Klek-Neum Bay</i>	<i>156.490</i>	<i>131.396</i>	<i>83,96</i>	<i>454.924</i>	<i>338.823</i>	<i>74,48</i>
Ukupno / Total	320.408	317.364	99,05	1.571.329	1.514.128	96,36

Izvori: eVisitor (2020; 2024); FZS (2024)
Sources: eVisitor (2020; 2024); FZS (2024)

Najveće povećanje obaju pokazatelja na poluotoku Pelješcu zabilježeno je u općini Ston (18,70 % više turističkih dolazaka i 9,70 % više turističkih noćenja), na čijem području je s pelješke strane izgrađen most. Potom slijede općine Orebić i Janjina, a na Pelješcu je jedino u općini Trpanj evidentirano smanjenje broja turističkih noćenja od 5,86 %, uz blago povećanje broja turističkih dolazaka od 3,86 %. Dok se povećanje turističkoga prometa u općini Orebić, koja je uvjerljivo vodeća pelješka općina prema obujmu turističkoga prometa, a ujedno je i nešto udaljenija od Pelješkoga mosta, ponajprije može objasniti generalnim oporavkom hrvatskoga turizma nakon pandemije COVID-a 19, povećanje turističkoga prometa u općini Janjina, turistički najslabije razvijenoj općini na poluotoku, može se prvenstveno pripisati puštanjem u promet Pelješkoga mosta koji se nalazi u blizini. Općina Trpanj, koja je zabilježila nešto slabije trendove turističkoga razvoja u analiziranom razdoblju, nalazi se najdalje od Pelješkoga mosta, a paralelno s otvaranjem mosta smanjena je i frekvencija broja polazaka na trajektnoj liniji Ploče – Trpanj, pa se ovaj dio Pelješka našao u prometnoj sjeni.

The largest increase in both indicators on Pelješac Peninsula was recorded in the Municipality of Ston (18.70% more tourist arrivals and 9.70% more overnight stays), located on the southern side of Pelješac Bridge. This is followed by the municipalities of Orebić and Janjina, while Trpanj is the only municipality on Pelješac where a decrease in the number of overnight stays was recorded (down 5.86%), alongside a slight increase in tourist arrivals (up 3.86%). While the increase in tourist flow in the Municipality of Orebić—by far the leading Pelješac municipality in terms of tourism volume and located somewhat farther from the Pelješac Bridge—can primarily be explained by the general recovery of Croatian tourism after the COVID-19 pandemic, the increase in tourist flow to the Municipality of Janjina—the least developed tourist municipality on the peninsula—can be mainly attributed to the opening of Pelješac Bridge, which is located nearby. The Municipality of Trpanj, which showed somewhat weaker tourism development trends during the analysed period, is the furthest from the Pelješac Bridge. Additionally, with the opening of the bridge, the frequency of departures

Utjecaj promjene geografskoga položaja na recentni turistički razvoj poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum

The impact of geographical position on the recent tourism development of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay

U općinama u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum uočavaju se različiti trendovi u kretanju turističkoga prometa u promatranom razdoblju. Dok je u općini Slivno registrirano blago povećanje broja turističkih dolazaka od 2,55 % uz manje smanjenje broja turističkih noćenja od 2,01 %, u općini Neum evidentirano je osjetnije smanjenje broja turističkih dolazaka (19,36 %), kao i broja turističkih noćenja (38,54 %).

Razlike u trendovima kretanja turističkoga prometa između tih dviju općina mogu se objasniti činjenicom da se Slivno nalazi u Hrvatskoj, pa je na stagnaciju turističkoga prometa utjecalo puštanje u promet Pelješkoga mosta koji je zaobišao Klek, vodeće naselje u općini prema turističkom prometu, ali ulazak Hrvatske u šengenski prostor nije dodatno nepovoljno utjecao na turistička kretanja. S druge strane, Neum se našao u nepovoljnom položaju nakon skretanja prometa na Pelješki most, a osobito nakon uvođenja šengenskoga režima na granici prema Hrvatskoj, što se ogleda i u naglašenijem smanjenju turističkoga prometa usprkos puštanja u promet magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum. Usporedba podataka o broju kreveta 2019. i 2023. godine upućuje na zaključak da se turistički smještajni kapaciteti, barem što se broja kreveta tiče, nisu (još) do kraja oporavili nakon pandemije COVID-a 19 za čije su trajanja neki i zatvoreni (tab. 4).

Gledano na razini cijeloga prostora istraživanja, bez Neuma zbog nepostojanja pouzdanih statističkih podataka za 2023. godinu, primjećuje se blago smanjenje broja kreveta od 1,42 %. Pritom je povećanje broja raspoloživih turističkih kreveta evidentirano jedino u općini Janjina (7,20 %), turistički najslabije razvijenoj općini na Pelješcu, te u općini Slivno (3,84 %), u hrvatskom dijelu obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum.

Objave navedene općine nalaze se blizu Pelješkoga mosta pa se povećanje broja kreveta može objasniti jačim ulaganjima u smještajne kapacitete u uvjetima poboljšane prometne dostupnosti, a u slučaju općine Slivno, tj. Kleka, vodećega tamošnjeg turističkoga mjesta, i mirnijega okruženja nakon skretanje glavnine prometnog toka s Jadranske magistrale na Pelješki most. Može se pretpostaviti i da je za znatnije povećanje bro-

on the Ploče-Trpanj ferry line was reduced, placing this part of Pelješac in a shadow of decreased traffic.

In the municipalities located in the coastal area along Klek-Neum Bay, different trends in tourist flow were observed during the analysed period. While the Municipality of Slivno recorded a slight increase in tourist arrivals of 2.55%, along with a minor decrease in overnight stays of 2.01%, the Municipality of Neum experienced a more significant decline in both tourist arrivals (19.36%) and overnight stays (38.54%).

The differences in tourism flow trends between these two municipalities can be explained by the fact that Slivno is located in Croatia. Although the opening of the Pelješac Bridge diverted traffic away from Klek—the leading settlement in the municipality in terms of tourism—Croatia's entry into the Schengen Area did not further negatively affect tourist flows. On the other hand, Neum found itself in a disadvantaged position after traffic was redirected to the Pelješac Bridge, and especially following the introduction of the Schengen regime at the Croatian border, which is reflected in the more pronounced decline in tourism, despite the opening of the main road (M 17.3) Stolac-Neum. A comparison of the number of beds between 2019 and 2023 suggests that tourist accommodation capacities—at least in terms of the number of beds—have not yet fully recovered after the COVID-19 pandemic, during which some facilities were closed (Tab. 4).

At the level of the entire research area—excluding Neum due to the lack of reliable statistical data for 2023—a slight decrease of 1.42% in the number of available beds is observed. An increase in the number of available tourist beds was recorded only in the Municipality of Janjina (7.20%), the least developed tourism municipality on Pelješac, and in the Municipality of Slivno (3.84%), located in the Croatian part of the coastal area along Klek-Neum Bay.

Both of the aforementioned municipalities are located near Pelješac Bridge, so the increase in the number of beds can be explained by stronger investment in accommodation capacities due to improved transport accessibility. In the case of

Tab. 4. Broj kreveta po općinama 2019. i 2023. godine
Tab. 4 Number of beds by municipality in 2019 and 2023

Općina / Municipality	Kreveti / Beds 2019.	Kreveti / Beds 2023.	Indeks / Index (2023./2019. x 100)
Janjina	875	938	107,20
Orebić	10.953	10.698	97,67
Ston	3.035	2.954	97,33
Trpanj	1.413	1.334	94,41
<i>Poluotok Pelješac</i> / <i>Pelješac Peninsula</i>	16.276	15.924	97,84
Slivno	2.292	2.380	103,84
Ukupno / Total	18.568	18.304	98,58

Izvor: eVisitor (2020; 2024)
Source: eVisitor (2020; 2024)

ja kreveta, koje je realno očekivati u budućnosti, potrebno više vremena pa se otvaranje Pelješškoga mosta s toga aspekta još nije moglo odraziti na podatke turističke statistike. Prostorni razmještaj turističkoga prometa na razini naselja jasno upućuje na konstataciju da su turistički najrazvijeniji dijelovi prostora istraživanja sjeverozapadni (naselje Orebić 72.830 turističkih dolazaka 2023. godine, Trpanj 15.067, Kučište 13.998, Viganj 10.971) i jugoistočni dio poluotoka Pelješca (naselje Ston 19.961 turističkih dolazaka 2023. godine), gravitacijski okupljeni oko općinskih središta Orebića (1.794 stanovnika 2021. godine), Trpnja (594 stanovnika 2021. godine) i Stona (500 stanovnika 2021. godine), ujedno i najvećih naselja na poluotoku, te obalni prostor uz zaljev Klek-Neum, osobito između Komarne i Neuma (naselje Neum 107.061 turističkih dolazaka 2023. godine, Klek 10.001) (sl. 2).

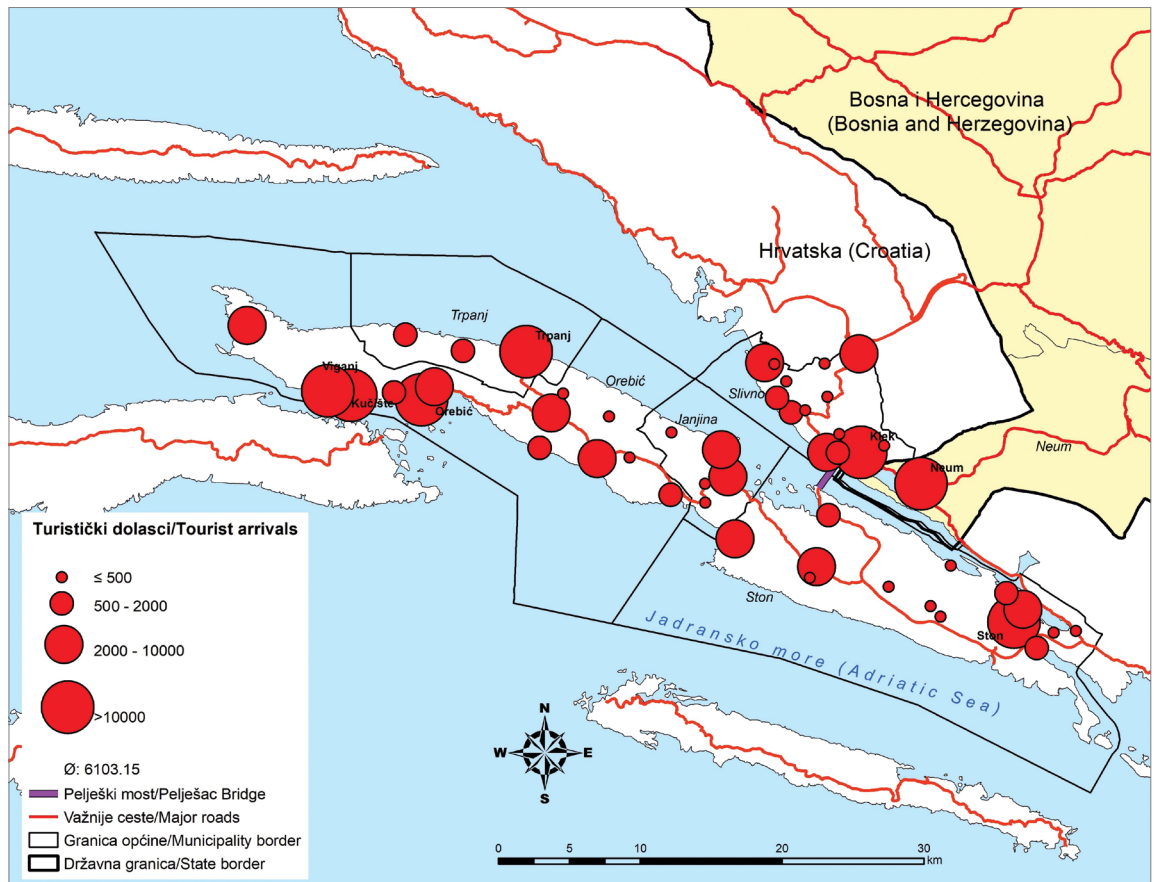
Naselja u središnjem dijelu Pelješca prema broju stanovnika znatno su manja, zbog strmih obala mahom su smještena u unutrašnjosti poluotoka i tradicionalno su usmjerena na poljoprivredu (vinogradarstvo) u plodnim poljima. Primjećuje se da se naselja s najvećim turističkim prometom na Pelješcu ne nalaze u neposrednoj blizini Pelješškoga mosta, za razliku od obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum, gdje su turistički neka od najposjećenijih naselja općine Slivno, npr. Klek i Komarna, smještena upravo u neposrednoj blizini mosta.

the Municipality of Slivno, specifically Klek—the leading tourist destination in that area—this is also likely influenced by the calmer environment following the redirection of the main traffic flow from the Adriatic Highway to Pelješac Bridge. It can also be assumed that a more significant increase in accommodation capacity, which is realistically expected in the future, requires more time to materialize; therefore, the opening of the Pelješac Bridge has not yet been fully reflected in tourism statistics from this perspective. The spatial distribution of tourism activity at the settlement level clearly indicates that the most developed tourist areas within the study region are in the northwestern part of Pelješac Peninsula (Orebić – 72,830 tourist arrivals in 2023, Trpanj – 15,067, Kučište – 13,998, Viganj – 10,971) and the south-eastern part (Ston – 19,961 tourist arrivals in 2023), gravitating around the municipal centers of Orebić (1,794 residents in 2021), Trpanj (594 residents in 2021), and Ston (500 residents in 2021)—the largest settlements on the peninsula. Additionally, the coastal area along Klek-Neum Bay, especially the stretch between Komarna and Neum, shows strong tourist activity (Neum – 107,061 tourist arrivals in 2023, Klek – 10,001) (Fig. 2).

Settlements in the central part of Pelješac are significantly smaller in terms of population. Due to the steep coastline, they are mostly located inland and have traditionally focused on agriculture—particularly viticulture—in the fertile fields. It is

Utjecaj promjene
geografskoga
položaja na recentni
turistički razvoj
poluotoka Pelješca
i obalnoga prostora
uz zaljev Klek-
Neum

The impact of
geographical
position on the
recent tourism
development of
Pelješac Peninsula
and the coastal area
along Klek-Neum
Bay



Sl. 2. Broj turističkih dolazaka po naseljima 2023. godine
Fig. 2 Number of tourist arrivals by settlement in 2023

Izvori: eVisitor (2020; 2024); FZS (2024)
Sources: eVisitor (2020; 2024); FZS (2024)

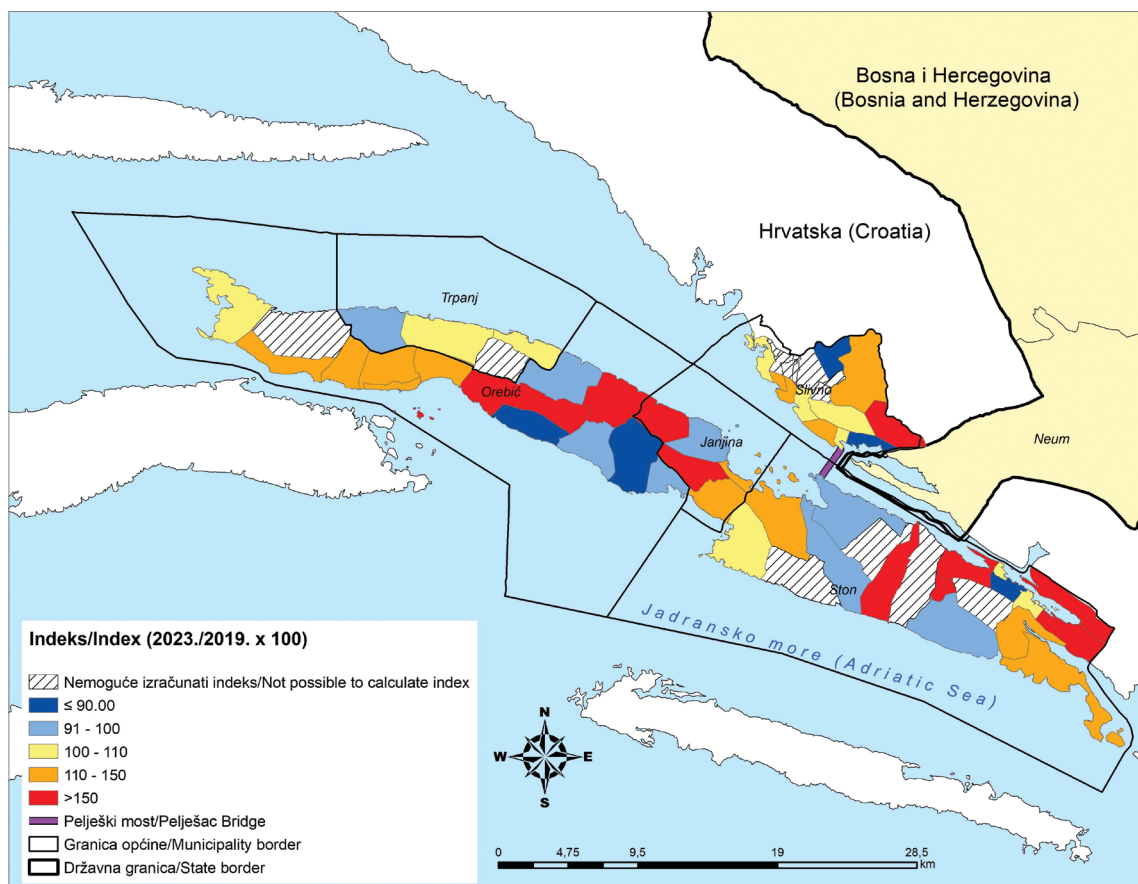
Prostorni razmještaj vrijednosti indeksa promjene broja turističkih dolazaka na razini naselja u razdoblju 2019. – 2023. godine otkriva nam da ne postoji prostorna pravilnost njegove vrijednosti s obzirom na smještaj naselja u odnosu na Pelješki most (sl. 3).

Tako je većina naselja uz sam Pelješki most u hrvatskom dijelu obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum zabilježila osjetno povećanje broja turističkih dolazaka (npr. naselje Kremena – vrijednost indeksa 127,63, Komarna 121,07, Duba 112,17), dok je u naseljima u neposrednoj blizini mosta s pelješke strane uglavnom registrirano blago smanjenje broja turističkih dolazaka (npr. naselje Brijesta – vrijednost indeksa 93,01, Srešer 94,71). Znakovito je da su vodeća turistička mjesta u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Ne-

evident that the settlements with the highest tourist flow on Pelješac are not located in the immediate vicinity of the Pelješac Bridge, in contrast to the coastal area along Klek-Neum Bay, where some of the most visited settlements in the Municipality of Slivno, such as Klek and Komarna, are situated right next to the bridge.

The spatial distribution of the index of change in tourist arrivals at the settlement level for the period of 2019–2023 reveals that there is no spatial regularity in the index value relative to the settlements' proximity to Pelješac Bridge (Fig. 3).

Most of the settlements near Pelješac Bridge in the Croatian part of the coastal area along Klek-Neum Bay recorded a noticeable increase in the number of tourist arrivals (e.g. the settlement of



Sl. 3. Promjena broja turističkih dolazaka po naseljima između 2019. i 2023. godine
Fig. 3 Change in the number of tourist arrivals by settlement between 2019 and 2023

Izvori: eVisitor (2020; 2024); FZS (2024)
Sources: eVisitor (2020; 2024); FZS (2024)

um, naselja Klek i Neum, zabilježila vrijednosti indeksa koje upućuju na smanjenje turističkoga prometa (Neum 80,64, Klek 89,96), što se djelomično može pripisati i smještaju u prometnoj sjeni nakon otvaranja Pelješakoga mosta. Naselja s najvećim vrijednostima indeksa, s iznimkom naselja u blizini vodećih turističkih središta Orebića i Stona, uglavnom su manja naselja u kojima je broj turističkih dolazaka vrlo malen pa u njihovom slučaju vrijednosti indeksa valja interpretirati samo kao ilustrativne zbog zakona malih brojeva.

Kremena – index value 127.63, Komarna 121.07, Duba 112.17), while settlements located on the Pelješac side in the immediate vicinity of the bridge generally registered a slight decrease in tourist arrivals (e.g. Brijesta – index value 93.01, Sreser 94.71). Notably, the leading tourist destinations in the coastal area along Klek–Neum Bay—namely Klek and Neum—recorded index values indicating a decline in tourist flow (Neum 80.64, Klek 89.96), which can partly be attributed to their location in the traffic shadow following the opening of Pelješac Bridge. Settlements with the highest index values, with the exception of those near major tourist hubs such as Orebić and Ston, are mostly smaller settlements with a very low number of tourist arrivals. In such cases, index values should be interpreted as illustrative only, due to the law of small numbers.

Interpretacija dubinskih intervjuja s predstavnicima lokalnih turističkih zajednica

Analizom intervjuja uočeno je da se utjecaj promjene prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum na tamošnji turistički razvoj nakon triju važnih nedavnih događaja može opisati kroz sljedećih pet kategorija: a) produljenje turističke sezone, b) pojačana izgradnja nekretnina za odmor i/ili iznajmljivanje, c) unapređenje turističke ponude kroz uvođenje novih oblika turizma i perspektiva elitizacije prostora istraživanja u budućnosti, d) bolja prometna povezanost u kontekstu povećanja kvalitete života lokalnoga stanovništva te e) negativni prostorni aspekti kao posljedice triju važnih događaja u prostoru istraživanja. Prilikom interpretacije navedenih kategorija valja voditi računa o lokalnim razlikama između Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum, kao i između jedinica lokalne samouprave na samom Pelješcu.

Prva kategorija, *produljenje turističke sezone*, izdvojena je na temelju sljedećih kodova u intervjuima: „pozitivan utjecaj Pelješčkog mosta na produljenje turističke sezone” (pojavljuje se u svim pelješkim općinama), „povećanje jednodnevnih izletnika iz Hrvatske” (u pelješkim općinama Janjina, Ston i Trpanj), „veći broj domaćih turista” (u općini Orebić), „sve veći broj mladih turista koji otkrivaju Pelješac” (općina Janjina), „perspektiva korištenja više kratkih odmora tijekom godine” (u općini Trpanj), „pozitivan utjecaj magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum na razvoj kongresnog turizma” (u općini Neum) te „perspektiva jačanja grupnog turizma s jednodnevnim izletima oko Neuma i kongresnog turizma u budućnosti” (u općini Neum). Može se primijetiti da je ista kategorija zastupljena u intervjuima sa svim sugovornicima na poluotoku Pelješcu, ali i u Neumu, pri čemu je na Pelješcu glavni događaj na temelju kojega je kategorija konstruirana bilo puštanje u promet Pelješčkoga mosta, a u Neumu otvaranje magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum.

Druga kategorija, *pojačana izgradnja nekretnina za odmor i/ili iznajmljivanje*, konstruirana je na

Interpretation of in-depth interviews with representatives of local tourism boards

Analysis of the interviews revealed that the impact of changes in the transport-geographical and political-geographical position of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek-Neum Bay on local tourism development—following three major recent events—can be described using the following five categories: a) extension of the tourist season; b) increased construction of vacation and/or rental properties; c) enhancement of the tourism supply via the introduction of new forms of tourism and the potential for future elitisation of the research area; d) improved transport connectivity in the context of increased quality of life for the local population; and e) negative spatial aspects as consequences of the three key events in the study area. When interpreting these categories, it is important to consider the local differences between Pelješac and the coastal area along Klek-Neum Bay, as well as between the individual local government units on Pelješac itself.

The first category, “extension of the tourist season”, was derived from the following codes identified in the interviews: “positive impact of the Pelješac Bridge on the extension of the tourist season” (mentioned in all Pelješac municipalities); “increase in day-trippers from Croatia” (municipalities of Janjina, Ston, and Trpanj); “greater number of domestic tourists” (Municipality of Orebić); “growing number of young tourists discovering Pelješac” (Municipality of Janjina); “potential for more frequent short holidays throughout the year” (Municipality of Trpanj); “positive impact of the main road (M 17.3) Stolac-Neum on the development of congress tourism” (Municipality of Neum); and “potential for strengthening group tourism with day trips around Neum and congress tourism in the future” (Municipality of Neum). It is evident that this category was represented in the interviews with all respondents from Pelješac Peninsula, as well as in Neum. On Pelješac, the main event underlying the construction of this category was the opening of Pelješac Bridge, while in Neum it was the opening of the main road (M 17.3) Stolac-Neum.

The second category, “increased construction of vacation and/or rental properties,” was constructed based on the following codes identified in the interviews: “increase in the number of weekend houses being rent-

osnovi sljedećih kodova u intervjuima: „povećanje broja vikendica koje se iznajmljuju” (u općini Janjina), „povećana izgradnja novih vikendica” (u općini Janjina), „vlasnici iz Donjoneeretvanskog kraja ulažu u kuće za iznajmljivanje” (u općini Janjina), „povećanje smještajnih kapaciteta u vikendicama u Brijesti” (u općini Ston), „povećava se izgrađenost prostora uz istodobnu renovaciju postojećih objekata” (u općini Ston) te „povećanje cijena nekretnina u blizini Pelješčkog mosta” (u općini Janjina). Prostorni razmještaj kodova iz navedene kategorije jasno ukazuje upućuje na ograničen utjecaj novootvorenoga Pelješčkog mosta na izgradnju novih nekretnina, mahom apartmana, u naseljima u neposrednoj blizini Pelješčkoga mosta s pelješke strane (Brijesta u općini Ston te Drače i Sreser u općini Janjina), dok kodovi koju bi ju poduprli nisu identificirani u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum. Pritom je važno primijetiti da su sugovornici i u općini Janjina i u općini Ston naveli komercijalno korištenje novoizgrađenih vikendica i do sada, a još više kao perspektivu u budućnosti, pa je u sljedećim godinama realno očekivati prostorno širenje procesa komercijalne apartmanizacije i prema nešto udaljenijim pelješkim naseljima.

Treća kategorija, *unapređenje turističke ponude kroz uvođenje novih oblika turizma i perspektiva elitizacije prostora istraživanja u budućnosti*, formulirana je na temelju sljedećih kodova u intervjuima: „pojava novih oblika turizma u turističkoj ponudi” (u općinama Janjina i Ston), „sam Pelješki most je i turistička atrakcija” (u općini Ston), „perspektiva pretvaranja prostora istraživanja u elitniju destinaciju” (u općinama Janjina, Orebić, Slivno i Ston), uz što je u općini Orebić naglašeno produljenje turističke sezone, a u općini Ston održivi turizam, te „perspektiva razvoja novih selektivnih oblika turizma u turističkoj ponudi Pelješca” (u općini Trpanj). Valja uočiti da se kodovi iz navedene kategorije ponajviše pojavljuju u intervjuima sa sugovornicima na cijelom Pelješcu, ali da su pojavu novih oblika turizma u turističkoj ponudi istaknuli sugovornici iz općina Janjina i Ston koje su i najbliže Pelješkom mostu. Prilikom interpretacije ove kategorije treba voditi računa i o činjenici da na unapređenje

ed out” (Municipality of Janjina); “increased construction of new weekend houses” (Municipality of Janjina); “owners from the Lower Neretva region investing in rental homes” (Municipality of Janjina); “increase in accommodation capacities in weekend houses in Brijesta” (Municipality of Ston); “increased development of space along with renovation of existing structures” (Municipality of Ston); and “rise in real estate prices near Pelješac Bridge” (Municipality of Janjina). The spatial distribution of codes within this category clearly indicates a limited impact of Pelješac Bridge on the construction of new properties—primarily apartments—in settlements located in the immediate vicinity of the bridge on the Pelješac side (e.g. Brijesta in the Municipality of Ston, and Drače and Sreser in the Municipality of Janjina). Notably, no codes supporting this category were identified in the coastal area along Klek-Neum Bay. It is also important to highlight that respondents from both Janjina and Ston mentioned the commercial use of newly built weekend homes not only in the present but even more so as a growing trend for the future. Therefore, it is reasonable to expect the spatial expansion of the process of commercial “apartmentisation” into more remote Pelješac settlements in the coming years.

The third category, “enhancement of the tourism supply via the introduction of new forms of tourism and the prospect of the research area becoming a more elite destination in the future”, was formulated based on the following codes from the interviews: “emergence of new forms of tourism in the tourism supply” (in the municipalities of Janjina and Ston); “Pelješac Bridge itself is a tourist attraction” (Municipality of Ston); “the prospect of transforming the research area into a more elite destination” (in the municipalities of Janjina, Orebić, Slivno, and Ston), with an additional emphasis on “extension of the tourist season” in Orebić and “sustainable tourism” in Ston; and “the prospect of developing new alternative forms of tourism within Pelješac’s supply” (Municipality of Trpanj). It is notable that codes within this category appeared in interviews with respondents across the entire Pelješac Peninsula, but the emergence of new forms of tourism was particularly emphasized by respondents from Janjina and Ston—those closest to the Pelješac Bridge. When interpreting this category, it should also be noted that the enhancement of the tourism supply was not

turističke ponude nisu izravno utjecali samo važni događaji u prostoru istraživanja, već je unapređenje turističke ponude kroz uvođenje novih turističkih proizvoda selektivnih oblika turizma s naglaskom na održivi turizam trend koji je karakterističan za hrvatski turizam u cjelini, osobito nakon pandemije COVID-a 19. Perspektivu pretvaranja prostora istraživanja u elitniju destinaciju u bliskoj budućnosti (u sljedećih pet godina) istaknuli su gotovo svi sugovornici na poluotoku Pelješcu, ali i sugovornica iz općine Slivno iz obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum. Pod elitizacijom turističke destinacije sugovornici podrazumijevaju sljedeće kvalitativne pomake turističke ponude u odnosu na sadašnju: izgradnju novih hotela ili turističkih naselja visoke kategorije uz obalu ili podizanje kvalitete postojećega hotelskog smještaja te pojačanu izgradnju luksuznih vila s bazenima u naseljima uz obalu Pelješca (i u naseljima Brijesta, Sreser i Drače u blizini mosta gdje je takva gradnja do sada bila rijetka, ali i u naseljima uz južnu obalu poluotoka – npr. Orebiću, Trsteniku, Žuljani), kao i u općini Slivno (osobito u naseljima Komarna i Klek), ali i u unutrašnjosti Pelješca.

Četvrta kategorija, *bolja prometna povezanost u kontekstu povećanja kvalitete života lokalnog stanovništva*, strukturirana je na temelju sljedećih kodova u intervjuima: „bolja prometna povezanost Pelješca s deltom Neretve i ostatkom Hrvatske, bez prelaska granice” (pojavljuje se u svim pelješkim općinama), „manje prometne gužve” (u općinama Neum i Ston), „veća kvaliteta života lokalnog stanovništva” (u općinama Neum i Trpanj) te „interes trgovačkih lanaca za izgradnju supermarketa” (u općini Janjina). Primjećuje se da su kodovi na temelju kojih strukturirana četvrta kategorija prepoznati u intervjuima sa svim sugovornicima na poluotoku Pelješcu, ali i u Neumu, pri čemu je na Pelješcu glavni događaj na temelju kojih je kategorija konstruirana bilo puštanje u promet Pelješkoga mosta, a u Neumu smanjenje prometa na Jadranskoj magistrali, nakon skretanja prometnoga toka na Pelješki most, pogotovo nakon uvođenja šengenskoga graničnog režima na granici prema Hrvatskoj.

solely influenced by the three key events in the research area. Rather, the diversification of tourism products via the introduction of alternative and sustainable tourism forms represents a broader trend within Croatian tourism as a whole, especially in the post-COVID-19 period. The prospect of the research area evolving into a more elite destination in the future was highlighted by nearly all respondents from Pelješac Peninsula, as well as the respondent from the Municipality of Slivno in the coastal area along Klek-Neum Bay. Under the elitisation of the tourist destination, respondents understand the following qualitative upgrades of the tourism offer compared to the current situation: the construction of new high-category hotels or tourist resorts along the coast, or the improvement of the quality of existing hotel accommodation, as well as intensified development of luxury villas with swimming pools in coastal settlements on the Pelješac Peninsula (including settlements such as Brijesta, Sreser, and Drače near the bridge, where such construction has so far been rare, as well as settlements along the southern coast of the peninsula—e.g. Orebić, Trstenik, and Žuljana). This process is also evident in the municipality of Slivno (particularly in the settlements of Komarna and Klek), as well as in the interior of Pelješac.

The fourth category, “improved transport connectivity in the context of enhancing the quality of life for the local population”, was structured based on the following codes from the interviews: “better transport connection between Pelješac and the Neretva Delta and the rest of Croatia, without border crossing” (appears in all Pelješac municipalities); “less traffic congestion” (in the municipalities of Neum and Ston); “higher quality of life for local residents” (in the municipalities of Neum and Trpanj); and “interest from retail chains in building supermarkets” (in the Municipality of Janjina). It is evident that the codes forming this fourth category were recognized in interviews with all respondents from Pelješac Peninsula, as well as from Neum. On Pelješac, the main event prompting the construction of this category was the opening of Pelješac Bridge, while in Neum, the key factor was the reduction of traffic on the Adriatic Highway following the rerouting of the main traffic flow onto the bridge—particularly after the introduction of the Schengen border regime at the Croatian border.

Peta kategorija, *negativni prostorni aspekti kao posljedice triju važnih događaja u prostoru istraživanja*, utemeljena je na sljedećim kodovima u intervjuima: „negativan utjecaj ulaska Hrvatske u šengenski prostor – i zbog percepcije destinacije i zbog sporijeg prelaska granice” (u općini Neum), „smanjenje turističkog prometa” (u općini Neum), „smanjenje linijskog javnog autobusnog prometa” (u općini Slivno), „smanjenje prometa u trgovinama” (u općini Neum) te „prometna izolacija Trpnja” (u općinama Janjina i Trpanj). Na temelju prostornoga razmještaja kodova ove kategorije može se konstatirati da su raznovrsni negativni prostorni aspekti kao posljedice triju važnih događaja u prostoru istraživanja osjetno zastupljeniji u intervjuima sa sugovornicima u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum, ponajprije u Neumu, dok se kao negativni aspekt u intervjuima provedenim sa sugovornicima na Pelješcu prepoznaje tek nepovoljniji prometno-geografski položaj Trpnja nakon puštanja u promet Pelješškoga mosta i reduciranja broja polazaka trajektne linije Ploče – Trpanj.

Ovakav prostorni razmještaj kodova u navedenim kategorijama govori u prilog tezi da je utjecaj promjene prometno-geografskoga i političko-geografskoga položaja na turistički, ali i cjelokupni razvoj Pelješca uglavnom percipiran kao pozitivan, a obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum kao neutralan, ili blago negativan, ali svi su sugovornici bili optimistični u ocjeni daljnjega razvoja turizma u svojim općinama. Zanimljivo da su sugovornici u općinama Neum i Slivno ocijenili da Pelješki most ne utječe ni na trajanje turističke sezone, ni na broj i kategoriju smještajnih kapaciteta, ni na turistički promet, ni na cijene nekretnina, ni na turističku ponudu, ni na izgrađenost prostora na području tih dviju općina. Na isto pitanje sugovornici na poluotoku Pelješcu jasno ističu jači utjecaj Pelješškoga mosta na razvoj turizma u općinama Janjina i Ston, koje su najbliže mostu, dok sugovornici u udaljenijim općinama Orebić i Trpanj napominju da Pelješki most ne utječe na broj i kategoriju smještajnih kapaciteta i turistički promet, ni na cijene nekretnina, ni na turističku ponudu, ni na izgrađenost prostora.

The fifth category, “negative spatial aspects as consequences of the three key events in the research area”, is based on the following interview codes: “negative impact of Croatia’s entry into the Schengen Area—both due to the destination’s perception and slower border crossings” (Municipality of Neum); “decline in tourist flow” (Municipality of Neum); “reduction in scheduled public bus transport” (Municipality of Slivno); “decrease in retail activity” (Municipality of Neum); and “transport isolation of Trpanj” (municipalities of Janjina and Trpanj). Based on the spatial distribution of these codes, it can be concluded that the various negative spatial consequences of the three key events are more strongly represented in interviews with respondents from the coastal area along Klek-Neum Bay, particularly in Neum. On the other hand, among respondents on Pelješac Peninsula, the only consistently recognised negative aspect was the deterioration of Trpanj’s transport-geographical position following the opening of Pelješac Bridge and the reduction in ferry departures on the Ploče-Trpanj line.

This spatial distribution of codes within the identified categories supports the hypothesis that the impact of changes in the transport-geographical and political-geographical position on tourism—and overall development—is largely perceived as positive for Pelješac Peninsula, and neutral to slightly negative for the coastal area along Klek-Neum Bay. However, all respondents expressed optimism regarding the future development of tourism in their respective municipalities. Interestingly, respondents from the municipalities of Neum and Slivno stated that Pelješac Bridge has no impact on the duration of the tourist season, the number or category of accommodation capacities, tourist flows, real estate prices, the tourism supply, or the level of spatial development within those municipalities. In contrast, respondents from the Pelješac Peninsula clearly emphasized the greater influence of Pelješac Bridge on tourism development in the municipalities of Janjina and Ston, which are geographically closest to the bridge. Meanwhile, respondents from the more distant municipalities of Orebić and Trpanj noted that the bridge does not affect the number and category of accommodation capacities, tourist flow, real estate prices, the tourism supply, or spatial development in their areas.

Velika sličnost odgovora sugovornika iz općina Orebić i Trpanj na Pelješcu te Neum i Slivno u obalnome prostoru uz zaljev Klek–Neum upućuje na, za sada, prostorno vrlo ograničen utjecaj Pelješškoga mosta na turistički razvoj. On je nešto vidljiviji u pelješkim općinama Janjina i Ston, dakle u neposrednoj blizini mosta, ali samo s pelješke strane.

Valja još jednom naglasiti da prilikom interpretacije intervjua treba voditi računa da je od tri važna spomenuta događaja do danas prošlo vrlo malo vremena pa se intenzivnije promjene u turističkom razvoju poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek–Neum, nastale kao posljedice promjene njihova geografskoga položaja, tek mogu očekivati u budućnosti.

Rasprava

Dosadašnja istraživanja o utjecaju prometnogeografskih i političkogeografskih promjena na turizam upućuju na njihov snažan utjecaj na razvoj turističkih destinacija. Prometna infrastruktura omogućava bolju dostupnost i veći broj turističkih dolazaka, dok su političke odluke, stabilnost i međunarodni odnosi često ključni čimbenici u oblikovanju turističkih tokova (Yu et al., 2024). Razvoj prometnih mreža i liberalizacija viznoga režima stoga su se pokazali ključnima u povećanju turističke mobilnosti i razvoju novih turističkih destinacija (Dinu, 2018; Pellegrino, 2021; Wendt i dr., 2021).

Analiza prometnih i turističkih statističkih pokazatelja, zajedno s interpretacijom dubinskih intervjua, upućuju na to da su promjene prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek–Neum utjecale na tamošnji turistički razvoj, ali s prostorno diferenciranim učincima.

U obalnom prostoru uz zaljev Klek–Neum primijećeni su sljedeći negativni aspekti: a) smanjenje linijskoga autobusnog prometa i prometa u trgovinama, b) smanjenje turističkoga prometa, povezano s novim prometnim tokovima i šengenskim režimom na granici prema Hrvatskoj te c) izostanak značajnijih pozitivnih učinaka Pelješko-

The strong similarity in responses from respondents in the municipalities of Orebić and Trpanj on Pelješac Peninsula, as well as Neum and Slivno in the coastal area along Klek–Neum Bay, indicates that, for now, the impact of Pelješac Bridge on tourism development is spatially very limited. This impact is somewhat more noticeable in the municipalities of Janjina and Ston on Pelješac—that is, in the immediate vicinity of the bridge—but only on the Pelješac side.

It is important to emphasize once again that, when interpreting the interviews, one must consider that only a short period of time has passed since the occurrence of the three key events mentioned. Therefore, more significant changes in the tourism development of the Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek–Neum Bay—resulting from changes in their geographical position—can only be expected in the future.

Discussion

Previous research on the impact of transport-geographical and political-geographical changes on tourism highlights their strong influence on the development of tourism destinations. Transport infrastructure enables better accessibility and a higher number of tourist arrivals, while political decisions, stability, and international relations are often key factors in shaping tourist flows (Yu et al., 2024). The development of transport networks and the liberalization of visa regimes have thus proven to be crucial factors in increasing tourist mobility and fostering the development of new tourism destinations (Dinu, 2018; Pellegrino, 2021; Wendt et al., 2021).

The analysis of transport and tourism indicators, together with the interpretation of in-depth interviews, indicates that changes in the transport-geographical and political-geographical position of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek–Neum Bay have influenced tourism development in the area, though with spatially differentiated effects.

In the coastal area along Klek–Neum Bay, the following negative aspects were observed: a) a reduction in scheduled bus services and a decline in retail activity; b) a decrease in tourist flow, linked to new traffic patterns and the Schengen regime at the Croatian border; and c) the absence of significant positive ef-

ga mosta na turizam u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum.

Pelješki most, uz prateću cestovnu infrastrukturu, imao je dva glavna učinka: preusmjerenje tranzitnoga prometa s Neuma na Pelješac i otvaranje poluotoka novim turističkim tokovima. Ove tvrdnje poklapaju se s nalazima Klarića i Kunsta (2019), koji naglašavaju da će veća dostupnost Pelješca, osobito iz pravca Donjoneeretvanskoga kraja i BiH, rezultirati povećanjem turističkoga i gospodarskoga prometa ne samo na trasi nove brze pelješke ceste (priključna cesta Pelješkom mostu) već i na postojećoj državnoj cesti (DC 414) između Brijeste i Orebića. Iako je realno očekivati da će novi prometni tokovi stvoriti dodatan pritisak na okoliš i infrastrukturu, istraživanje Kunsta i Klarića (2021) pokazuje da sama izgradnja mosta ne bi trebala ugroziti dugoročnu održivost ni tržišnu poziciju Pelješca kao turističke destinacije.

Osim što izravno i neizravno utječe na turizam, otvaranje mosta donosi šire ekonomske i društvene koristi. Prema analizi ekonomskih i društvenih utjecaja, most ne potiče samo gospodarski rast, već stvara uvjete za niz višestrukih učinaka, prije svega u zapošljavanju i ravnomjernijoj raspodjeli prihoda. Osim što poboljšava povezanost Pelješca s ostatkom Hrvatske, most olakšava promet prema Korčuli i ostalim Južnodalmatinskim otocima, čime se dodatno potiče turistički razvoj. Očekuje se da će ove promjene imati pozitivan učinak u nadolazećim turističkim sezonama, što je ključno za stanovnike i poduzetnike Južne Dalmacije (Baričević i dr., 2022).

Intenziviranje turističkoga prometa na Pelješcu nakon puštanja u promet Pelješkog mosta potvrđeno je analizom turističkoga prometa između 2019. i 2023. godine, koja otkriva jasnu razliku između Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum. Dok su pelješke općine zabilježile povećanje broja turističkih dolazaka (+ 13,45 %) i noćenja (+ 5,28 %), obalni prostor uz zaljev Klek-Neum suočio se sa značajnim smanjenjem – turistički dolasci smanjeni su za 16,04 %, a noćenja za 25,52 %. Te promjene izravno odražavaju poboljšanu prometnu povezanost Pelješca, dok je tranzitni promet kroz Neum smanjen zbog otva-

ffects of Pelješac Bridge on tourism in the coastal area along Klek-Neum Bay.

Pelješac Bridge, along with its accompanying road infrastructure, has had two main effects: the redirection of transit traffic from Neum to Pelješac, and the opening of the peninsula to new tourist flows. These findings align with those of Klarić and Kunst (2019), who emphasized that improved accessibility to Pelješac—particularly from the Lower Neretva Region and BiH—would lead to increased tourism and economic traffic not only along the route of the new express Pelješac road (the access road to the bridge), but also along the existing state road (DC 414) between Brijesta and Orebić. While it is reasonable to expect that these new traffic flows may place additional pressure on the environment and infrastructure, research by Kunst and Klarić (2021) suggests that the construction of the bridge itself should not jeopardize the long-term sustainability or market position of Pelješac as a tourist destination.

In addition to its direct and indirect impact on tourism, the opening of Pelješac Bridge brings broader economic and social benefits. According to an analysis of its economic and social effects, the bridge not only stimulates economic growth but also creates conditions for a range of multiplier effects, particularly in employment and a more balanced distribution of income. Beyond improving Pelješac's connectivity with the rest of Croatia, the bridge also facilitates transport to Korčula and other southern Dalmatian islands, thereby further encouraging tourism development. These changes are expected to have a positive effect in upcoming tourist seasons—an outcome that is crucial for both residents and entrepreneurs in southern Dalmatia (Baričević et al., 2022).

The intensification of tourist flow on Pelješac, following the opening of the Pelješac Bridge, has been confirmed by an analysis of tourist flow between 2019 and 2023, which reveals a clear distinction between Pelješac and the coastal area along Klek-Neum Bay. While Pelješac municipalities recorded an increase in tourist arrivals (+13.45%) and overnight stays (+5.28%), the coastal area along Klek-Neum Bay experienced a notable decline—tourist arrivals fell by 16.04%, and overnight stays by 25.52%. These changes directly reflect the improved connectivity of Pelješac, while transit traffic through

ranja mosta. Posebno se ističu jednodnevni posjeti i vikend-gosti iz okolnih regija, što potvrđuju i rezultati ovoga istraživanja. Premda je na evidentno smanjenje turističkoga prometa u prostoru uz zaljev Klek-Neum u razdoblju 2019. – 2023. ponajviše utjecalo smanjenje broja turističkih dolazaka i turističkih noćenja u samom Neumu (-19,36 % turističkih dolazaka i čak -38,54 % turističkih noćenja), interpretacija dubinskoga intervjua s predstavnikom Udruge hotelijera Općine Neum pokazala je da je sugovornik istaknuo umjereno optimističan scenarij budućega razvoja turizma u Neumu, bez obzira na smanjenje prometa nakon otvaranja Pelješčkoga mosta i uvođenja šengenskoga režima na granici s Hrvatskom. Sugovornik je istaknuo nužnu transformaciju turističke ponude Neuma kao turističke destinacije uz jačanje sljedeća četiri oblika turizma u budućem turističkom razvoju s ciljem produljenja turističke sezone i pretvaranja Neuma u cjelogodišnju destinaciju s jedinstvenom turističkom ponudom u BiH: a) grupnoga turizma temeljenog na jednodnevnim izletima oko Neuma, b) kongresnoga turizma (za koji je potrebno izgraditi kongresni centar u Neumu, op. a.), c) zdravstvenoga turizma u neumskim hotelima te d) kupališnoga turizma, čiju je sezonu potrebno produžiti jačanjem selektivne destinacijske turističke ponude i kvalitetnijom hotelskom ponudom.

Rezultati istraživanja upućuju na prostorne razlike u intenzitetu turističkoga rasta na poluotoku Pelješcu uslijed uspostave cestovne infrastrukture. Najveći su dobitnici na Pelješcu općine Janjina i Ston, koje se nalaze u neposrednoj blizini Pelješčkoga mosta, te bilježe povećanje broja turističkih dolazaka (+18,70 % u Stonu i +7,93 % u Janjini). S druge strane, Trpanj, koji je ranije imao ključnu ulogu u povezivanju Pelješca trajektnom linijom Ploče – Trpanj, sada bilježi stagnaciju u broju dolazaka (+3,86 %) i smanjenje u broju noćenja (-5,86 %). Ovi pokazatelji upućuju na promjenu obrasca turističkih kretanja jer većina turista sada preferira izravnu cestovnu povezanost preko mosta, čime je znatno smanjen prometni značaj trajektne linije. Premda je od puštanja u promet Pelješčkoga mosta prošlo premalo vremena da bi se u prostoru mogle dogoditi očekivane promjene u

Neum decreased due to the bridge. Day trippers and weekend guests from the neighbouring regions are particularly strongly represented, as the results of this research confirm. Although the evident decrease in tourist flow in the area along Klek-Neum Bay in the period 2019–2023 is mainly due to the decline in the number of tourist arrivals and tourist overnight stays in Neum itself (-19.36% of tourist arrivals and -38.54% of tourist overnight stays), the interpretation of an in-depth interview with the representative of the Association of Hoteliers of the Municipality of Neum revealed that the respondent emphasised a moderately optimistic scenario for the future development of tourism in Neum, despite the decrease in traffic after the opening of Pelješac Bridge and the introduction of the Schengen regime at the border with Croatia. The respondent emphasised the necessary transformation of Neum's tourism supply as a destination and the strengthening of the following four forms of tourism in future tourism development with the aim of extending the tourism season and making Neum a year-round destination with a unique tourism supply in BiH: a) group tourism based on day trips in the Neum area; b) congress tourism (for which it is necessary to build a congress centre in Neum, authors' note); c) health tourism in Neum hotels; and d) Sun & Sea tourism, for which the season must be extended by strengthening the destination's alternative tourism supply and a higher quality hotel supply.

The research results indicate spatial differences in the intensity of tourism growth on Pelješac Peninsula due to the establishment of road infrastructure. Biggest beneficiaries on Pelješac are the municipalities of Janjina and Ston, both located in the immediate vicinity of Pelješac Bridge, that recorded an increase in tourist arrivals (+18.70% in Ston and +7.93% in Janjina). Conversely, Trpanj, previously a key connection point via the Ploče–Trpanj ferry line, now shows stagnation in arrivals (+3.86%) and a decline in overnight stays (-5.86%). These indicators point to a change in the patterns of tourist movement, as most tourists now prefer direct road connections across the bridge, which has significantly reduced the importance of the ferry line. Although too little time has passed since the opening of Pelješac Bridge for the expected changes in the area to fully materialise, the analysis

punom opsegu, interpretacija dubinskih intervjua s predstavnicima lokalnih turističkih zajednica jasno pokazuje da su predstavnici turističkih zajednica općina Ston i Janjina izrazili najpozitivnije ocjene dosadašnjega utjecaja Pelješakoga mosta na razvoj turizma na poluotoku Pelješcu u cjelini, a osobito na području njihovih općina, kao i na razvojne perspektive u razdoblju od sljedećih pet godina. S druge strane, predstavnica Turističke zajednice Općine Trpanj izrazila je osjetno manje zadovoljstvo dosadašnjim promjenama, a i perspektivu razvoja turizma na području njezine općine u sljedećih pet godina vidi znatno manje optimistično od ostalih sugovornika.

Međutim, pojačan razvoj turizma potaknut izgradnjom Pelješakoga mosta mogao bi imati i brojne, ne nužno pozitivne posljedice, osobito u kontekstu održivoga upravljanja destinacijskim razvojem. Tako Kunst (2011) identificira nekoliko potencijalnih izazova, a oni su dijelom potvrđeni i u rezultatima provedenih intervjua u okviru ovoga istraživanja. Riječ je o: a) povećanom interesu za kupovinu zemljišta ili postojećih nekretnina, što bi moglo dovesti do rasta cijena nekretnina, b) intenzivnijoj izgradnji turističkih apartmana unutar građevinskih zona naselja, uz mogućnost pojave nelegalne gradnje, c) povećanim pritiscima investitora i razvojnih dionika za uspostavu novih turističkih razvojnih zona izvan postojećih građevinskih područja, d) razvoju novih turističkih kapaciteta i uslužnih djelatnosti, potaknutom povećanim protokom vozila i većim brojem turističkih dolazaka te e) nedostatku radne snage i potrebi za uvozom sezonskih radnika, što bi moglo utjecati na lokalnu ekonomiju i tržište rada.

Dubinski intervjui s predstavnicima lokalnih turističkih zajednica, provedeni za potrebe ovoga istraživanja, dodatno su rasvijetlili percepciju utjecaja prometnih i političkih promjena na turistički razvoj. Na Pelješcu su pozitivno percipirane sljedeće tri ključne promjene povezane s otvaranjem Pelješakoga mosta: a) produljenje turističke sezone i povećanje jednodnevnih dolazaka iz Hrvatske, b) pojačana izgradnja nekretnina za odmor u blizini mosta, osobito u Brijesti, Sreseru i Dračama, te c) unapređenje turističke ponude kroz pojavu novih selektivnih oblika turizma i

of the in-depth interviews with representatives of the local tourism boards clearly shows that the representatives of the tourism boards of the municipalities of Ston and Janjina expressed the most positive assessments of the impact of Pelješac Bridge so far on the development of tourism on Pelješac Peninsula as a whole and on the area of their municipalities in particular, as well as the development prospects for the next five years. A representative of the Trpanj Municipality Tourism Board, on the other hand, expressed much less satisfaction with the changes so far and was also far less optimistic than other respondents about the prospects for the development of tourism in their municipality over the next five years.

However, the tourism growth stimulated by the construction of Pelješac Bridge could also lead to numerous, not necessarily positive, consequences—particularly in the context of sustainable destination management. Kunst (2011) identified several potential challenges, some of which were echoed in the results of the interviews conducted for this study. These include: a) increased interest in purchasing land or existing properties, which could drive up real estate prices; b) more intensive construction of tourist apartments within existing settlement zones, with a risk of illegal development; c) increased pressure from investors and stakeholders to establish new tourism development zones beyond designated construction areas; d) the development of new tourist facilities and services, driven by greater vehicle traffic and a higher number of arrivals; and e) labour shortages and the need to import seasonal workers, which could affect the local economy and labour market.

The in-depth interviews conducted with representatives of local tourism boards for the purposes of this research further illuminated the perceived impact of transport and political changes on tourism development. On Pelješac Peninsula, three key changes associated with the opening of Pelješac Bridge were perceived positively: a) the extension of the tourism season and the increase in day trips from other parts of Croatia; b) increased construction of vacation homes near the bridge—especially in Brijesta, Sreser, and Drače; and c) enhancement of the tourism supply via the emergence of new alternative forms of tourism, along with the potential and risk of destination elitisation. It should be emphasised that,

potencijal, ali i opasnost od elitizacije destinacije. Valja naglasiti da je, nakon poboljšanja prometne dostupnosti, na više mjesta na hrvatskoj obali već viđen scenarij izgradnje hotela i turističkih naselja visoke kategorije na neizgrađenom zemljištu, podizanje kategorije postojećega hotelskog smještaja, kao i izgradnje luksuznih vila s bazenima u obalnim naseljima, ali i u obližnjem zaleđu (npr. u unutrašnjoj Istri, u unutrašnjosti većih otoka, primjerice Krka, Brača i Hvara, u dijelovima Dalmatinske zagore), tako da je navedene promjene realno očekivati i u nekim dijelovima poluotoka Pelješca u sljedećih pet godina. Spomenutu elitizaciju turističke ponude kroz novu izgradnju i podizanje kategorije postojećih smještajnih kapaciteta nije realno očekivati svugdje, niti na Pelješcu niti u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum, pogotovo ne u već sada jako turistificiranim naseljima opterećenim brojnim apartmanima i kućama za odmor, koja turistima visoke platežne moći ne mogu pružiti odgovarajuću intimu i ekskluzivu same lokacije, a kamoli ostalih sadržaja elitne turističke ponude.

Zaključak

Iako je od puštanja u promet brze ceste (M 17.3) Stolac – Neum i otvaranja Pelješškoga mosta prošlo tek nešto više od tri godine, a od ulaska Hrvatske u šengenski prostor nepune tri godine, već se sada primjećuje utjecaj navedenih događaja na promjenu prometnogeografskoga i političko-geografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum.

Analiza pokazatelja prometne i turističke statistike podupire tezu da su promjene geografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum usko povezane s razvojem turizma, koji je vodeća gospodarska djelatnost u objema cjelinama prostora istraživanja. Primjećuje se porast turističkoga prometa, a još više jednodnevnih izletničkih kretanja na Pelješcu u cjelini i smanjenje turističkoga prometa u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum, a pogotovo u Neumu, jedinom obalnom turističkom mjestu u BiH.

following the improvement of transport accessibility in several places on the Croatian coast, a scenario for the construction of high-end hotels and tourist resorts on unbuilt land, the upgrading of the category of existing hotel accommodation and the construction of luxury villas with swimming pools in coastal settlements, but also in the nearby hinterland (e.g. in the interior of Istria, interiors of larger islands such as Krk, Brač and Hvar, and in parts of the Dalmatinska Zagora region) can already be observed, so that the aforementioned changes can realistically be expected in some parts of Pelješac Peninsula in the next five years. The aforementioned elitisation of the tourism supply via new construction and upgrading of the category of existing accommodation capacities is not realistically to be expected everywhere, neither on Pelješac nor in the coastal area along Klek-Neum Bay, especially not in the settlements with numerous apartments and second homes, which are already heavily burdened by tourism and cannot offer wealthy tourists the appropriate intimacy and exclusivity of the location itself, let alone other contents of the elite tourism supply.

Conclusion

Although just over three years have passed since the opening of the express road (M 17.3) Stolac–Neum and Pelješac Bridge, and less than three years since Croatia's accession to the Schengen Area, the impact of these events on the transport-geographical and political-geographical position of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek–Neum Bay is already noticeable.

The analysis of transport and tourism statistics supports the claim that the changes in the geographical position of Pelješac Peninsula and the coastal area along Klek–Neum Bay are closely linked to tourism development, which is the leading economic activity in both spatial units of the research area. An increase in tourism activity is evident—particularly in day-trips to Pelješac—while a decrease has been recorded in the coastal area along Klek–Neum Bay, especially in Neum, the only coastal tourist destination in BiH.

Interpretacijom dubinskih intervjua s predstavnicima lokalnih turističkih zajednica uočeno je da se utjecaj promjene prometnogeografskoga i političko-geografskoga položaja poluotoka Pelješca i obalnoga prostora uz zaljev Klek-Neum na tamošnji turistički razvoj nakon triju važnih nedavnih događaja može opisati kroz sljedećih pet kategorija: a) produljenje turističke sezone, b) pojačana izgradnja nekretnina za odmor i/ili iznajmljivanje, c) unapređenje turističke ponude kroz uvođenje novih oblika turizma i perspektiva elitizacije prostora istraživanja u budućnosti, d) bolja prometna povezanost u kontekstu povećanja kvalitete života lokalnog stanovništva te e) negativni prostorni aspekti kao posljedice triju važnih događaja u prostoru istraživanja.

Uvjerljivo vodeći čimbenik promjene geografskoga položaja na Pelješcu jest otvaranje Pelješčkoga mosta, dok su u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum, a pogotovo u Neumu, na promjenu geografskoga položaja utjecala sva tri događaja, pri čemu je utjecaj uspostave šengenskoga režima na granici s Hrvatskom najizraženiji.

Sumirajući mišljenja sugovornika, može se zaključiti da će izgradnja Pelješčkoga mosta donijeti više koristi nego štete svakoj od četiriju peljeških općina. Drugim riječima, čini se da sama izgradnja mosta neće ugroziti dugoročnu održivost budućega turističkog razvoja poluotoka ni pojedinačnih općina kao turističkih destinacija. Iako će financijska isplativost projekta biti vidljiva tek dugoročno, Pelješki most može stvoriti stabilnu osnovu za gospodarski razvoj poluotoka, ali i Dubrovačke regije u cjelini te jačanje njezine povezanosti s ostatkom Hrvatske.

Iako se u kratkom roku mogu uočiti pozitivni učinci na Pelješcu i negativni učinci u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum, dugoročne posljedice ovih promjena tek se imaju pokazati. Valja pretpostaviti da će Pelješac nastaviti jačati razvoj turizma, osobito u segmentu luksuznoga stacionarnog turizma u pojedinim naseljima, ponajprije na južnoj obali i u unutrašnjosti, i selektivnih oblika turizma, uz potencijal produljenja trajanja turističke sezone, dok će obalni prostor uz zaljev Klek-Neum morati prilagoditi svoju turističku ponudu da bi se oporavio od smanjenoga tranzitnog prometa. Naime, premda se Neum otvaranjem Pelješčkoga mosta našao u

The interpretation of in-depth interviews with representatives of local tourism boards indicates that the impact of the changed transport-geographical and political-geographical position on tourism development following the three major events can be described through the following five categories: a) extension of the tourist season; b) increased construction of vacation and/or rental properties; c) enhancement of the tourism supply via the introduction of new forms of tourism and the potential future elitisation of the research area; d) improved transport connectivity in the context of enhanced quality of life for the local population; and e) negative spatial aspects as consequences of the three major events in the study area.

The most influential factor in the change of geographical position on Pelješac is clearly the opening of Pelješac Bridge. In contrast, in the coastal area along Klek-Neum Bay—and particularly in Neum—all three events played a role in reshaping the area's geographical position, with the implementation of the Schengen regime at the Croatian border having the strongest impact.

Summarizing the opinions of the respondents, it can be concluded that the construction of Pelješac Bridge is expected to bring more benefits than drawbacks to each of the four municipalities on Pelješac. In other words, it appears that the bridge itself will not threaten the long-term sustainability of future tourism development on the peninsula or within individual municipalities as tourist destinations. Although the financial return on the project will only become apparent in the long term, Pelješac Bridge can provide a stable foundation for the peninsula's economic development and for strengthening the overall connectivity of the Dubrovnik region with the rest of Croatia.

While, in the short term, the effects appear positive on Pelješac and negative in the coastal area along Klek-Neum Bay, the long-term consequences of these changes are yet to fully manifest. It is reasonable to expect that Pelješac will continue to strengthen its tourism development, particularly in the segment of luxury long-stay tourism in certain settlements, primarily on the southern coast and inland, and alternative tourism, with potential for an extended tourist season. Meanwhile, the coastal area along Klek-Neum Bay will need to adapt its tourism supply to recover from the loss of transit traffic. Although Neum has been placed in the traffic shadow following the opening of Pelješac

prometnoj sjeni, a ulaskom Hrvatske u šengenski režim i u geopolitički nepovoljnu položaju, perspektiva daljnjega razvoja turizma uz nadogradnju novih turističkih proizvoda u turističku ponudu, poput jačanja kongresnoga i zdravstvenoga cjelogodišnjeg turizma, vrlo je dobra.

U budućnosti je realno očekivati porast kvalitete turističke ponude i smještajnih kapaciteta u cijelom prostoru istraživanja uz daljnje produljenje turističke sezone. Da bi se turistički razvoj odvijao na održiv način, lokalne vlasti trebale bi sustavno pratiti situaciju i po potrebi poduzimati korektivne mjere. Za Neum će ključno biti iskorištavanje magistralne ceste (M 17.3) Stolac – Neum da bi se povećala dostupnost i konkurentnost destinacije, uz ublažavanje negativnih učinaka šengenskoga režima na granici prema Hrvatskoj. Za poluotok Pelješac glavni izazov bit će usmjeravanje prostornoga razvoja da bi se spriječila prekomjerna apartmanizacija u uvjetima poboljšane prometne dostupnosti (primjerice u Brijesti, Dračama i Sreseru, naseljima najbližima mostu) i osigurala dugoročna održivost turizma. U oba slučaja strateško planiranje i koordinacija lokalnih dionika bit će ključni za prilagodbu novim uvjetima.

Iz svega proizlazi da se polazna hipoteza ovoga istraživanja: „promjena prometnogeografskoga i političkogeografskoga položaja odrazila se pozitivno na razvoj turizma na poluotoku Pelješcu, a negativno na razvoj turizma u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum“ može prihvatiti, uz napomenu da je promjena geografskoga položaja pozitivnije utjecala na razvoj turizma na Pelješcu nego što se negativno odrazila na razvoj turizma u obalnom prostoru uz zaljev Klek-Neum.

Zahvaljujemo predstavnicima turističkih zajednica općina Janjina, Orebić, Slivno, Ston i Trpanj te potpredsjedniku Udruge hotelijera Općine Neum, koji su nam spremnošću na intervjuiranje omogućili provođenje ovoga istraživanja.

Bridge and found itself in a geopolitically disadvantaged position due to Croatia's accession to the Schengen regime, there is strong potential for further tourism development via the integration of new products into the tourism supply—such as the development of congress and year-round health tourism.

In the future, a general improvement in the quality of tourism services and accommodation capacities can be realistically expected throughout the research area, along with further extension of the tourism season. For tourism development to occur sustainably, local authorities should systematically monitor the situation and take corrective measures as needed. For Neum, fully utilizing the potential of the main road (M 17.3) Stolac–Neum will be key to increasing accessibility and competitiveness, while mitigating the negative effects of the Schengen border regime. For Pelješac Peninsula, the main challenge will be to manage spatial development in a way that prevents excessive “apartmentisation” in areas with improved transport access (such as Brijesta, Drače, and Sreser—settlements closest to the bridge) and ensure the long-term sustainability of tourism. In both cases, strategic planning and coordination among local stakeholders will be essential for adapting to the new circumstances.

It follows from the above that the initial hypothesis of this research: “The change in transport-geographical and political-geographical position has had a positive impact on tourism development on Pelješac Peninsula and a negative impact on tourism development in the coastal area along Klek-Neum Bay” can be accepted, with the note that the change in geographical position had a more positive effect on the development of tourism in Pelješac than negative impact on tourism in the coastal area along Klek-Neum Bay.

We would like to thank the representatives of the tourism boards of the municipalities of Janjina, Orebić, Slivno, Ston, and Trpanj, as well as the Vice President of the Association of Hoteliers of the Municipality of Neum, whose willingness to participate in interviews made this research possible.

Zahvala Acknowledgments

- Banda, A., Opačić, V. T., 2023: Tourism as a factor in demographic development trends in Bosnia and Herzegovina – the case of Neum and Jahorina, *Geografski pregled* 49, 93-113, DOI: 10.35666/23038950.2023.49.93.
- Banfi, S., Filippini, M., Hunt, L., 2005: Fuel tourism in border regions: The case of Switzerland, *Energy Economics* 27 (5), 689-707, DOI: 10.1016/j.eneco.2005.04.006.
- Baričević, H., Ružić, V., Perić, M., 2022: Evaluation of the cost-benefit method in the feasibility analysis of the Pelješac Bridge construction, *Pomorstvo* 36 (2), 263-270, DOI: 10.31217/p.36.2.10.
- Bar-Koelies, D. Wendt, J. A., 2018: Comparison of cross-border shopping tourism activities at the Polish and Romanian external borders of European Union, *Geographia Polonica* 91 (1), 113-125, DOI: GPol.0103.
- Cacomo, J. L., 2007: *Tourisme & Frontières*, L'Harmattan, Paris.
- Cavallaro, F., Dianin, A., 2020: Cross-border public transport as a driver for tourism in the Alps, *Transportation Research Procedia* 48, 2446-2461, DOI: 10.1016/j.trpro.2020.08.262.
- Chindris-Vasioiu, O., Tocan, M. C., 2014: The Impact of the European Union Enlargement on Tourism Development, *Knowledge Horizons - Economics* 6 (2), 130-135.
- Cottam, H., Roe, M., Challacombe, J., 2007: The Impact of Transitional Changes of Maritime Passenger Transport on Croatian Tourism Development, *Maritime Policy & Management* 34 (3), 185-202, DOI: https://doi.org/10.1080/03088830701342825.
- Curic, Z., Glamuzina, N., Opačić, V. T., 2012: Contemporary issues in the regional development of tourism in Croatia, *Hrvatski geografski glasnik* 74 (1), 19-40, DOI:10.21861/HGG.2012.74.01.02.
- Ćavar, I., Glamuzina, N., 2021: Sekundarno stanovanje u općini Neum: tipološka obilježja objekata, strukturna obilježja vlasnika, proces internacionalizacije/Second homes in the Municipality of Neum: typological features of buildings, structural features of owners, and the process of internationalisation, *Hrvatski geografski glasnik* 83 (1), 105-134, DOI: https://doi.org/10.21861/HGG.2021.83.01.05.
- Domaniewski, S., Studzińska, D., 2016: The Small Border Traffic Zone between Poland and Kaliningrad Region (Russia): The Impact of a Local Visa-Free Border Regime, *Geopolitics* 21, 538-555, DOI: 10.1080/14650045.2016.1176916.
- Dinu, A. M., 2018: The importance of transportation to tourism development, *Academic Journal of Economic Studies* 4 (4), 183-187.
- Drešković, N., Mirić, R., 2017: *Regionalna geografija Bosne i Hercegovine I*, Univerzitet u Sarajevu – Prirodno-matematički fakultet, Sarajevo.
- Emerson, M., 2011: Britain, Ireland and Schengen: Time for a Smarter Bargain on visas, *Center for European Policy Studies Policy Briefs* 249, 1-6.
- Gašparović, S., 2011: Air transportation and tourism in the Croatian littoral, *Geoadria* 16 (2), 155-187, DOI: https://doi.org/10.15291/GEOADRIA.284.
- Glamuzina, N., 2009: *Pelješac*, Naklada Bošković, Split.
- Hall, D. R., 1999: Conceptualising tourism transport: Inequality and externality issues, *Journal of Transport Geography* 7, 181-188, DOI: 10.1016/S0966-6923(99)00001-0.
- Klarić, Z., Kunst, I., 2019: *Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješčkog mosta*, Institut za turizam, Zagreb.
- Klarić, Z., 2021: *Strateške orijentacije za održivi razvoj turizma općine Neum*, Centar za regionalne aktivnosti Programa prioritetnih akcija, Split.
- Kos, G., Ivandić, N., Vidović, K., 2020: Tourism as a Factor of Demand in Public Road Passenger Transportation in the Republic of Croatia 14 (1), 76-87, DOI: https://doi.org/10.31803/TG-20191210120738.
- Kostaschuk, V. 2022: Transport and geographic location of recreational and tourist centers as a factor in the development of tourism (on the example of Chernivtsi oblast), *Scientific Herald of Chernivtsi University: Geography* 839, 58-68, DOI: https://doi.org/10.31861/geo.2022.839.58-68.
- Kunst, I., 2011: *Akcijski plan razvoja turizma Pelješca*, Institut za turizam, Zagreb.
- Kunst, I., Klarić, Z., 2021: Is the Pelješac Bridge Construction Going to Affect Tourism Sustainability of the Peninsula?, *Tourism: An International Interdisciplinary Journal* 69 (2), 305-321, DOI: 10.37741/t.69.2.10.
- Jurčević, M., Madunić, P., Tolušić, I., 2006: Relations Between Transport and Tourism- Croatia's Possibilities. *Promet-Traffic & Transportation* 18 (5), 369-378, DOI: 10.7307/PTT.V18I5.708.
- Magaš, D. 2014: Izazovi suvremenoga kopnenog povezivanja Dubrovnika, *Geoadria* 19 (1), 27-60, DOI: 10.15291/geoadria.38.
- Makkonen, T., 2022: Outshopping Abroad Cross-border Shopping Tourism and the Competitive Advantage of Borders, in: *Routledge Handbook of Borders and Tourism* (eds. Timothy, D. J. et al.), Routledge, London, 265-277.
- Matznetter, J., 1979: Border and Tourism: Fundamental relations, in: *Tourism and Borders: Proceedings of the Meeting of the IGU Working Group - Geography of Tourism and Recreation* (eds. Gruber, G. et al.), Institut für Wirtschafts- und Sozialgeographie der Johann Wolfgang Goethe Universität, Frankfurt, 61-73.
- Michalkó G., Timothy D., 2001: Cross-border shopping in Hungary: Causes and effects, *Visions in Leisure and Business* 20 (1), 4-17.
- Milas, G., 2009: *Istraživačke metode u psihologiji i drugim društvenim znanostima*, Naklada Slap, Jastrebarsko.
- Naletina, D., Ačkar, I., Vuletić, A., Petljak, K., Štulec, I., 2018: Development opportunities of liner maritime passenger traffic in the Republic of Croatia, *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast* 11 (5), 182-197, DOI: 10.15838/esc.2018.5.59.12.
- Ni, Z., 2023: The Influence of Geographical Location and Economic Location on the Industries of Representative Resource Cities in the Pearl River Delta Region, *Highlights in Business, Economics and Management* 22, 384-391, DOI: 10.54097/ggryvk95.
- Ohsawa, Y., 1999: Cross-border shopping and commodity tax competition among governments, *Regional Science and Urban Economics* 29 (1), 33-51, DOI: 10.1016/S0166-0462(97)00028-8.
- Opačić, V. T., 2002: Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja, *Geoadria* 7 (2), 95-109, DOI: 10.15291/geoadria.91.

- Opačić, V. T., Klarić, Z., Beroš, I., Boranić Živoder, S., 2022: Tourism Development Index of local self-government units: The example of Croatia, *Acta Geographica Slovenica* 62 (1), 77-87, DOI: 10.3986/AGS.9814.
- Opačić, V. T., Koderman, M., 2024: Second Homes, COVID-19 Pandemic and the (Not So) "New Reality": Changes in the Patterns of Second Home Use on the Island of Krk, Croatia, *Tourism: An International Interdisciplinary Journal*, 72 (2), 233-251. DOI: 10.37741/t.72.2.8.
- Pellegrino, F., 2021: Transport and Tourism Relationship, in: *Tourism in the Mediterranean Sea* (eds. Grasso, F. et al.), Emerald Publishing Limited, Leeds, 241-256, DOI: 10.1108/978-1-80043-900-920211017.
- Rogić, I., 2006: Odnos spram kuće za odmor u Hrvatskoj u strategiji urbanizacije 1945. – 2005., *Društvena istraživanja* 15 (1-2), 3-26.
- Rokicki, T., 2014: The Influence of Road Transport infrastructure on tourist Movement in Selected European Union Countries, *Logistika* 4, 3672-3680.
- Shoufeng, W., Wenjiang, L., 2023: The Influence of Transportation on Regional Tourism Economic Development under the Environment of Sustainable Development-Taking Guizhou Province in China as an Example, *Global NEST Journal* 25 (5), 106-112, DOI: 10.30955/gnj.004558.
- Sofield, T., 2006: Border Tourism and Border Communities: An Overview, *Tourism Geographies* 8 (2), 102-121, DOI: 10.1080/14616680600585489.
- Székely, A., 2014: Towards a typology of cross-border tourism regions, *Folia Oeconomica Stetinensia* 77 (4), 117-130.
- Šiljeg, S., Šiljeg, A., Glamuzina, N., 2016: Quantitative analysis of marginalization indicators – example of the Pelješac peninsula, Croatia, *Acta Geographica Slovenica* 56 (2), 235-245, DOI: 10.3986/AGS.732.
- Šulc, I., Opačić, V. T., 2015: Typology of tourist resorts in Croatia: the case of South Dalmatia, *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* 157, 229-252, DOI: 10.1553/moegg157s229.
- Timothy, D. J., 1995: Political boundaries and tourism: borders as tourist attractions, *Tourism Management* 16 (7), 525-532, DOI: 10.1016/0261-5177(95)00070-5.
- Timothy, D. J., 2006: *Shopping Tourism, Retailing and Leisure*, Channel View Publications, Clevedon.
- Timothy D. J., Butler, R., 1995: Cross-border shopping: A North American perspective, *Annals of Tourism Research* 22 (1), 16-34, DOI: 10.1016/0160-7383(94)00052-T.
- Timothy, D. J., Tosun, C., 2003: Tourists' perceptions of the Canada-USA border as a barrier to tourism at the International Peace Garden, *Tourism Management* 24 (4), 411-421, DOI: 10.1016/S0261-5177(02)00113-9.
- Wachowiak, H., 2006: *Tourism and Borders*, Ashgate, Aldershot.
- Wendt, J. A., Grama, V., Ilieș, G., Mikhaylov, A. S., Borza, S. G., Herman, G. V., Bógdal-Brzezińska, A., 2021: Transport Infrastructure and Political Factors as Determinants of Tourism Development in the Cross-Border Region of Bihor and Maramureș. A Comparative Analysis, *Sustainability* 13 (10), 5385, DOI: 10.3390/su13105385.
- Wieckowski, M., 2011. Creation of Cross-Border Tourist Regions in Central Europe, https://www.researchgate.net/publication/331315327_Creation_of_Cross-Border_Tourist_Regions_in_Central_Europe (19. 2. 2025.).
- Yu, M., Ma, Y., Wang, Y., Huang, H. C., 2024: Political tides and tourist waves: Mainland China's policy impact on Taiwan's tourism, *Economic Analysis and Policy* 83, 421-435, DOI: 10.1016/j.eap.2024.06.024.

Izvori Sources

- Broj turističkih dolazaka i turističkih noćenja u Neumu 2019. i 2023. godine, Federalni zavod za statistiku (2024) / Number of Tourist Arrivals and Overnight Stays in Neum in 2019 and 2023, Federal Office of Statistics (2024) (30. 9. 2024.).
- Državna geodetska uprava (DGU), / State Geodetic Administration (SGA), 2016: Središnji registar prostornih jedinica RH, GIS shapefileovi, Zagreb / State Geodetic Administration, 2016: Central Register of Spatial Units of the Republic of Croatia, GIS shapefiles, Zagreb.
- Državni zavod za statistiku (DZS) / Croatian Bureau of Statistics (CBS), 2024: Popis stanovništva, kućanstava i stanova u Republici Hrvatskoj 2021. / Census of population, households and dwellings in Republic of Croatia 2021., <https://dzs.gov.hr/> (30. 6. 2024.).
- eVisitor, 2020: Broj turističkih dolazaka, turističkih noćenja i kreveta po općinama 2019. i 2023. godine, eVisitor (2020; 2024) / Number of Tourist Arrivals, Overnight Stays, and Beds by Municipalities in 2019 and 2023, eVisitor (2020; 2024) (30. 9. 2024.).
- eVisitor, 2024: Broj turističkih dolazaka, turističkih noćenja i kreveta po općinama 2023. / Number of Tourist Arrivals, Overnight Stays, and Beds by Municipalities in 2023 (30. 9. 2024.).
- Federalni zavod za statistiku (FZS) / Institute for Statistics of FBiH (FZS), 2013: Popis stanovništva, domaćinstava i stanova u Bosni i Hercegovini, 2013. / Census of population, households and dwellings in Bosnia and Herzegovina, 2013., <http://www.statistika.ba/> (30. 06. 2024.).
- Federalni zavod za statistiku (FZS) / Institute for Statistics of FBiH (FZS), 2019: Broj turističkih dolazaka i turističkih noćenja u Neumu 2019. / Number of Tourist Arrivals and Overnight Stays in Neum in 2019 (30. 9. 2024.).
- Federalni zavod za statistiku (FZS) / Institute for Statistics of FBiH (FZS), 2024: Broj turističkih dolazaka i turističkih noćenja u Neumu 2023. / Number of Tourist Arrivals and Overnight Stays in Neum in 2023 (30. 9. 2024.).

GIS Centar Odsjeka za geografiju Univerziteta u Sarajevu — Prirodno-matematičkog fakulteta, 2024 / GIS Center of the Department of Geography, University of Sarajevo – Faculty of Science, 2024.

Hrvatske ceste d.o.o., 2019; 2023: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 2019. i 2023. godine, Hrvatske ceste d.o.o. / Traffic Volume Survey on the Roads of the Republic of Croatia in 2019 and 2023, Hrvatske ceste d.o.o., <https://data.gov.hr/ckan/organization/hrvatske-cesta> (30. 9. 2024.).

JP Ceste Federacije BiH / Public Company Roads of the Federation of BiH, 2019; 2023: Brojanje saobraćaja na magistralnim cestama Federacije BiH 2019. i 2023. godine, JP Ceste Federacije BiH / Traffic Volume Survey on Main Roads of the Federation of BiH in 2019 and 2023, Public Company Roads of the Federation of BiH (30. 9. 2024.).

V. T. Opačić
A. Banda

**Utjecaj promjene
geografskoga
položaja na recentni
turistički razvoj
poluotoka Pelješca
i obalnoga prostora
uz zaljev Klek-
Neum**

The impact of
geographical
position on the
recent tourism
development of
Pelješac Peninsula
and the coastal area
along Klek-Neum
Bay

Vuk Tvrtko Opačić (corresponding author) vtopacic@geog.pmf.hr
prof. dr. sc., Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Trg Marka Marulića 19,
10000 Zagreb, Hrvatska

Amra Banda amra.banda@pmf.unsa.ba
doc. dr. sc., Univerzitet u Sarajevu – Prirodno-matematički fakultet, Odsjek za geografiju, Zmaja od Bosne 33-35,
71000 Sarajevo, Bosna i Hercegovina

Autori
Authors