Stvaranje integrirane turističke ponude Hercegovačko - neretvanske županije na temelju novih prometnih pravaca

Milićević, Jurica

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:217:729522

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-20**

Repository / Repozitorij:

Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb

Jurica Milićević

Stvaranje integrirane turističke ponude Hercegovačko–neretvanske županije na temelju novih prometnih pravaca

Diplomski rad

Zagreb

2022.

Jurica Milićević

Stvaranje integrirane turističke ponude Hercegovačko – neretvanske županije na temelju novih prometnih pravaca

Diplomski rad
predan na ocjenu Geografskom odsjeku
Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
radi stjecanja akademskog zvanja
magistra geografije

Zagreb

2022.

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija; smjer: Prostorno planiranje i regionalni razvoj* na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom prof. dr. sc. Zorana Curić

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Diplomski rad

Stvaranje integrirane turističke ponude Hercegovačko – neretvanske županije na temelju novih prometnih pravaca

Jurica Milićević

Izvadak: Integrirana turistička ponuda temelj je kohezijskog razvoja turizma. Ovakav princip zahtijeva umrežavanje turističkih resursa u jednu cjelovitu ponudu, što nije moguće bez adekvatno razvijene prometne mreže. Hercegovačko-neretvanska županija, uz vrlo dobre uvjete za razvoj turizma, već duži niz godina ne ostvaruje duži boravak turista na svome području. Razlog tomu je neusklađenost turističke ponude i nepovezanost lokacija, odnosno nedostatak integrirane turističke ponude. Uzimajući u obzir navedenu problematiku provedena je analiza trenutnog stanja turističkog sektora, postojeće i planirane prometne mreže. Rezultati rada pokazali su lošu prometnu povezanost ključnih turističkih lokacija i neusklađenost aranžmanske turističke ponude čak i u tri već prepoznata turistička centra. Rezultati rada odredili su četiri prostorno i resursno bogate cjeline kroz četiri integrirane ponude bazirane na dobroj prometnoj povezanosti s ciljem razvoja, do sada dijelom ili nikako, turistički razvijenih područja.

47 stranica, 12 grafičkih priloga, 15 tablica, 15 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: Hercegovačko – neretvanska županija, integrirana turistička ponuda, prometni sustav, nove turističke ponude

Voditelj: prof. dr. sc. Zoran Curić

Povjerenstvo: prof. dr. sc. Zoran Curić
prof. dr. sc. Vuk Tvrtko Opačić
doc. dr. sc. Ivan Šulc

Tema prihvaćena: 11. 2. 2021.

Rad prihvaćen: 7. 4. 2022.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Master Thesis

Creating an integrated tourist offer of the Herzegovina – Neretva County based on now traffic routes

Jurica Milićević

Abstract: The integrated tourist offer is the foundation of the cohesion development of tourism. This principle requires the networking of tourist resources into one comprehensive offer, which is not possible without an adequately developed transport network. The Herzegovina-Neretva County, which is in a very good conditions for the development of tourism, for many years is struggling to keep tourist on a longer time period. The reason for this is the inconsistency of the tourist offer and the incoherence of locations, is the lack of an integrated tourist offer. Taking into account the above issues, an analysis of the current state of the tourism sector, existing and planned transport network was conducted. The results of the work showed poor traffic connections of key tourist locations and inconsistencies in the arrangement of the tourist offer, even in three already recognized tourist centers. The results of the work determined four spatially and resource-rich units through four integrated offers based on good transport connections with the aim of developing, so far in part or not, tourist developed areas.

47 pages, 12 figures, 15 tables, 15 references; original in Croatian

Keywords: Herzegovina – Neretva County, integrated tourist offer, traffic system, now tourist offers

Supervisor: Zoran Curić, PhD, Full Professor

Reviewers: Zoran Curić, PhD, Full Professor
Vuk Tvrtko Opačić, PhD, Full Professor
Ivan Šulc, PhD, Assistant Professor

Thesis title accepted: 11/02/2021

Thesis accepted: 07/04/2022

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia.

Sadržaj

1. UVOD 1

1.1. Prostorni obuhvat istraživanja 1

1.2. Ciljevi i metoda istraživanja 1

1.3. Hipoteze rada 2

2. ADMINISTRATIVNO – GEOGRAFSKA OBILJEŽJA HERCEGOVAČKO – NERETVANSKE ŽUPANIJE 3

3. STANJE I RAZVOJ PROMETNIH PRAVACA U HERCEGOVAČKO – NERETVANSKOJ ŽUPANIJI 9

3.1. Postojeće stanja cestovne, željezničke i zračne infrastrukture 9

3.2. Novi prometni pravci 12

4. ANALIZA STANJA TURIZMA 16

4.1. Analiza stanja turizma 18

4.2. Analiza turističke ponude i poslovnih pokazatelja ugostiteljstva iturizma u Hercegovačko – neretvanskoj županiji 24

4.3. Analiza obilježja turističke potražnje i potrošnja turista u HNŽ 26

5. INTEGRIRANA TURISTIČKA PONUDA 29

5.1. Problematika integrirane turističke ponude s gledišta prometa 29

Hercegovačko – neretvanske županije 29

5.2. Problematika integrirane turističke ponude s gledišta turizma u 30

Hercegovačko – neretvanskoj županiji 30

6. INTEGRIRANE TURISTIČKE PONUDE NA TEMELJU POSTOJEĆIH I NOVIH PROMETNIH PRAVACA 34

6.1. Integrirana ponuda destinacije „Magistrala M17“ Konjic – Jablanica –Mostar – Počitelj – Čapljina 35

6.2. Integrirana turistička ponuda Jezera sjeverne Hercegovine (Boračko,Blidinjsko, Jablaničko, Ramsko) 36

6.3. Integrirana turistička ponuda zapadne transverale (Mostar – Čitluk –Međugorje – Čapljina) 37

6.4. Integrirana turistička ponuda Neum – Stolac – Hutovo blato – Ravno 38

7. ZAKLJUČAK 41

LITERATURA 42

POPIS IZVORA 43

Popis slika VI

Popis tablica VII

1. UVOD

U suvremenom globaliziranom svijetu sve je jasnija međusobna veza prometnog i gospodarskog sustava. Bez razvijene prometne infrastrukture nije moguće pokrenuti kvalitetan kohezijski razvoj kao što je razvoj ruralnih područja, povezivanje dislociranih naselja, sektorskog gospodarstva, turizma i sl.

Turizam kao jedna od važnih gospodarskih grana također uvelike ovisi o prometnoj povezanosti i kvalitetnoj infrastrukturi. Ovaj sektor zahtijeva umrežavanje cjelokupne ponude u jednu integriranu turističku ponudu što nije moguće bez odgovarajuće prometne infrastrukture. Osim umrežavanja turističkih destinacija unutar određenog prostora kvalitetna prometna povezanost osigurava i kontinuirani tranzit turista iz susjednih županija i država.

Analiza turističkih kretanja u Hercegovačko – neretvanskoj županiji pokazala je konstantni problem nedovoljne ponude koja onemogućuje duže zadržavanje turista. Upravo se integrirana turistička ponuda postavlja kao rješenje za ovaj problem. Međutim, ona nije moguća bez odgovarajuće prometne infrastrukture.

1.1. Prostorni obuhvat istraživanja

Hercegovačko – neretvanska županija nalazi se u južnom dijelu Bosne i Hercegovine. Zbog longitudinalnog pružanja uz tok rijeke Neretve, Županija spaja kontinentalno područje središnje Bosne s Jadranskim morem. Administrativno središte je Grad Mostar, a uz njega tu se nalazi još osam općina/gradova. Prostorni obuhvat istraživanja u ovome radu odnosit će se isključivo na područje županije.

1.2. Ciljevi i metoda istraživanja

Cilj rada je utvrditi hoće li postojeći prometni pravci zajedno s planiranom prometnom mrežomomogućiti razvoj integrirane turističke ponude. U istraživanju se prvo utvrđuje trenutno stanje prometne infrastrukture kao i analiza stanja razvijenosti turizma. Trenutno stanje turizma utvrđujese na temelju podataka dobivenih iz Ministarstva trgovine, turizma i zaštite okoliša HNŽ-a,

Federalnog zavoda za statistiku i Federalnog zavoda za programiranje razvoja. Istraživanje prometne infrastrukture temelji se na prikupljanju podataka s terena i analizom dostupnih podataka iz Ministarstva prometa i veza HNŽ. Rezultat ovih istraživanja prezentiran je na GIS kartama. Na temelju rezultata urađena je SWOT analiza i ponuđene su četiri integrirane turističkeponude.

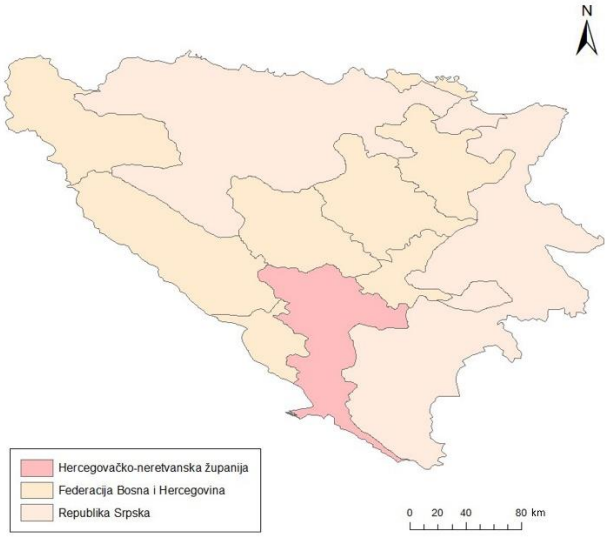
1.3. Hipoteze rada

1. Može li planirana prometna infrastruktura zajedno sa postojećom prometnom infrastrukturom biti temelj razvoja integrirane turističke ponude?
2. Prometna infrastruktura omogućit će kohezijski razvoj turizma na području cijeleŽupanije.
3. Magistralna prometnica Stolac – Neum omogućit će neophodan razvoj neumskog zaleđa i smanjiti iseljavanje stanovništva.

2. ADMINISTRATIVNO – GEOGRAFSKA OBILJEŽJA HERCEGOVAČKO – NERETVANSKE ŽUPANIJE

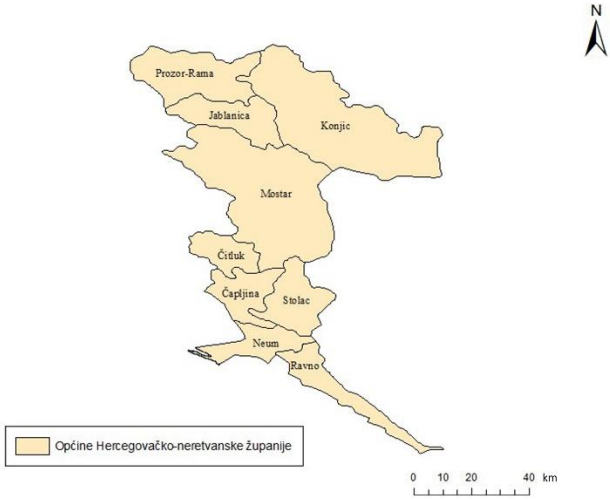
Prema administrativnoj podjeli Hercegovačko-neretvanska županija je jedna od deset županija u Federaciji Bosni i Hercegovini. Nalazi se u središnjem dijelu Hercegovine (sl. 1.). Pruža se uz tokrijeke Neretve od izvorišnog dijela na sjeveru, u području visokih planina Prenja i Čvrsnice do delte na krajnjem jugu. Prostor županije obuhvaća područja reljefnih kontrasta (planine preko 2000 m.n.v., pobrđe i visoravni, duboke kotline i široke doline rijeka, naplavne ravnice i polja u kršu) što utječe na postojanost nekoliko klimatskih pojasa (Strategija razvoja HNŽ, 2021).

Na jugu županije prevladava mediteranska klima, u kotlinama i visoravnima submediteranska kojadolinama rijeka ulazi duboko u unutrašnjost, u višim područjima umjereno kontinentalna te na planinama planinska. Raznolikost prirodno geografskih obilježja od plodnih i prostranih polja i nepreglednih pašnjaka, rijeka i jezera pa do stoljetnih listopadnih i zimzelenih šuma, i pružaju obilne mogućnosti za život i gospodarski razvoj. Stabilno gospodarstvo temeljeno je najviše na poljoprivredi, energetici, industriji i tercijarnim djelatnostima. Rijeka Neretva ima osim prirodnog veliki gospodarski (navodnjavanje, energetika), prometni (glavni magistralni pravac) i civilizacijski značaj na cijelu regiju. Naime, svojim tokom dijeli regiju Hercegovine na istočnu i zapadnu, prapovijesnim prometnim pravcem spaja unutrašnjost kontinenta s morem, mostovima spaja istočnu i zapadnu regiju, a kao jedini stalni tok na krškoj podlozi postaje poželjno odredište i predstavlja važan geostrateški položaj brojnim civilizacijama (Strategija razvoja HNŽ, 2021).



Sl. 1. Položaj Hercegovačko-neretvanske županije

Izvor: Autorski rad, ERSI



Sl. 2. Administrativna podjela Hercegovačko-neretvanske županije

Izvor: Autorski rad, ERSI

Administrativno županija graniči na sjeveru s Srednjobosanskom, na sjeveroistoku sa Županijom Sarajevo, na istoku s Republikom Srpskom, na jugu s Hrvatskom, na zapadu sa Zapadnohercegovačkom i na sjeverozapadu s Hercegbosanskom županijom. Podijeljena je na 2 grada (Mostar i Čapljinu) i 7 općina (Konjic, Jablanica, Prozor Rama, Čitluk, Stolac, Neum i Ravno). Grad Mostar je administrativni, gospodarski, obrazovni, zdravstveni i kulturni centar Županije (Strategija razvoja HNŽ, 2021).

Prema podacima o broju stanovnika za 2019. godinu gustoća naseljenosti u Županiji iznosi 49 stanovnika po km^2 (tab. 1.), što ovu županiju stavlja u red slabije naseljenih županija Federacije (prosjek 84 stanovnika po km^2). Također, treba istaknuti kako je neravnomjerna naseljenost veoma izražena na području cijele Županije. Općina Čitluk ima najgušću naseljenost s 99 stanovnika po km^2, a potom slijedi Grad Čapljina s 97 stanovnika po km^2 te grad Mostar s 89 stanovnika po km^2.Najslabije naseljene općine su Stolac s 9 stanovnika po km^2 i općina Neum s 19 stanovnikom po km^2 (tab. 1.).

Tab. 1. Gustoća naseljenosti

Naziv grada/općine	**Površina u km^2**	**Broj stanovnika**	**Gustoća naseljenosti**
Čapljina	256	24.892	97,2
Čitluk	181	17.944	99,1
Jablanica	301	9.658	32,1
Konjic	1169	23.959	20,5
Grad Mostar	1175	105.203	89,5
Neum	225	4.389	19,5
Prozor	477	13.515	28,3
Stolac	331	3.209	9,7
Ravno	286	14.201	49,7
Ukupno	**4.401**	**216.970**	**49,30**

Izvor: FZS, 2020.

U odnosu na 2013. godinu Hercegovačko-neretvanska županija u 2019. bilježi pad broja stanovnika za 2.034 ili 2,27 %. Gustoća naseljenosti je bila nešto veća no i tada je ova županija spadala u rijetko naseljene županije. Najveći broj stanovnika živi i gravitira gradu Mostaru kojipredstavlja centar regije u svim segmentima. Ostale općine većinom zbog ekonomskih razloga imaju negativan migracijski saldo (tab. 2.).

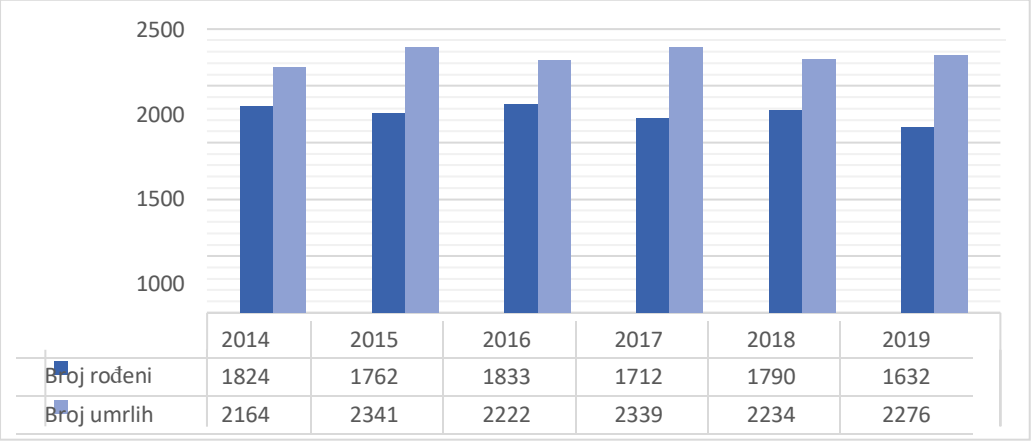
Tab. 2. Kretanje broja stanovnika od 2013. do 2019.

Naziv grada/općine	2013.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Čapljina	26.157	22.483	25.410	25.160	25.024	24.892
Čitluk	18.140	15.857	18.043	17.997	17.955	17.944
Jablanica	10.111	11.493	9.889	9.801	9.730	9.658
Konjic	25.148	27.141	24.501	24.285	24.140	23.959
Grad Mostar	105.794	112.347	105.661	105.417	105.371	105.203
Neum	4.653	4.335	4.507	4.461	4.432	4.389
Prozor	14.280	15.498	13.896	13.747	13.643	13.515
Stolac	3.219	1.419	3.191	3.207	3.201	3.209
Ravno	14.502	12.898	14.297	14.398	14.269	14.201
Ukupno	**222.004**	**223.471**	**219.395**	**218.473**	**217.765**	**216.970**

Izvor: FZZPR, 2020.

Županija u razdoblju od 2014. – 2019. bilježi kontinuiran prirodni pad. Godine 2014. bilo je 240 više umrlih osoba nego novorođenih, dok 2019. godine ta razlika bila još i veća, odnosno 644 osobe(tab. 3.). Navedeni podaci ukazuju na rastući trend iz godine u godinu što nije slučaj samo u ovojžupaniji nego i u cijeloj Bosni i Hercegovini. Uzročnici negativnog trenda mogu se pronaći u nestabilnoj političkoj situaciji, težem zapošljavanju mladih, kasnijem otpočinjanju samostalnog života i zasnivanja porodice te sve većeg broja odlazaka mladih iz Bosne i Hercegovine.

Tab. 3. Kretanje broja rođenih i umrlih od 2014. do 2019.



Izvor: FZZPR, 2020.

Starosna struktura stanovništva Županije prati trend kretanja u Federaciji Bosne i Hercegovine (tab.4.). Evidentan je porast udjela stanovništva starijeg od 65 godina s 10,92 % u 2016. na 15,7 % u

2019., a istovremeno smanjenja udjela stanovnika mlađeg od 14 godina s 18,53 % u 2016. na 14,6 % u 2019. godini (tab. 4.). U HNŽ reproduktivno i gospodarski najvažnije stanovništvo u razdobljuod 15 do 64 godine bilježi lagano smanjenje sa 68,97 % u 2016. na 68,35 % u 2019. godini. U Federaciji BiH je smanjenje u ovoj dobnoj skupini nešto veće (0,88 %) u promatranom periodu (tab. 4.).

Tab. 4. Starosne strukture stanovništva u HNŽ i FBIH, 2016. i 2019.

Godina	**2016.**				**2019.**			
Starosna dob	**HNŽ**		**Federacija BiH**		**HNŽ**		**Federacija BiH**	
	Broj stanovnika	**Udio (%)**	**Broj stanovnika**	**Udio (%)**	**Broj stanovnika**	**Udio (%)**	**Broj stanovnika**	**Udio (%)**
0-14	39.005	17,78%	408.724	18,53%	30.024	13,84%	320.184	14,6%
15-64	151.314	68,97%	1.556.536	70,55%	148.293	68,35%	1.526.894	69,7%
65+	29.076	13,25%	240.971	10,92%	38.653	17,81%	343.020	15,7%
Ukupno	**219.395**	/	**2.206.231**		**216.970**	/	**2.190.098**	/

Izvor: FZS, 2020.

Od ukupno 487 naselja 8 je urbanih središta dok je 479 naselja s više ili manje izraženim stupnjem ruralnosti.

Tab. 5.Broj urbanog i ruralnog stanovništva prema općinama i gradovima u HNŽ-u 2013.

Grad/općina	**Urbano stanovništvo**				**Ruralno stanovništvo**			
	Br. Stanovnika	**%**	**Gustoća st/km**	**Prosječna starost**	**Br. Stanovnika**	**%**	**Gustoća st/km**	**Prosječna starost**
Čapljina	5.774	22,1	1.252,5	40,3	20.383	77,9	81,8	39,8
Čitluk	3.312	18,3	344,6	36,2	14.828	81,7	86.5	38,6
Jablanica	4.057	40,1	2.190,6	40,2	6.054	59,9	20,5	39,9
Konjic	10.732	42,7	2.047,2	39,3	14.416	57,3	12,7	41,5
Mostar	60.195	56,9	3.306,4	40,2	45.602	43,1	39,7	39,5
Neum	3.013	64,8	89,2	35,9	1.640	35,2	7,7	50,6
Prozor/Rama	3.367	23,6	177,1	39,2	10.193	76,4	23,6	38,4
Ravno	0	0	0	0	3.219	100,0	10,0	43,5
Stolac	3.816	26,3	667,1	41,8	10.686	73,7	39,0	39,4
HNŽ	**94.266**	**42,5**	**961,6**	**39,7**	**127.741**	**57,6**	**29,9**	**39,8**

Izvor: Statistika.ba

Udio urbanog stanovništva u Županiji iznosi 42,5 % (Tab 5.) i to zahvaljujući najvećoj urbanoj koncentraciji u Gradu Mostaru koja broji 60.195 ili 63 % ukupnog urbanog stanovništva Županije.U ostalim općinama i gradu Čapljini prevladava veći udio ruralnog stanovništva (tab 3.). Gustoća stanovništva u većini općina je znatno niža u ruralnim dijelovima zbog veličine prostora u odnosuna broj stanovnika što je pogodno za ruralni razvoj posebno za ruralni turizam. Ruralni prostori Čitluka i Čapljine imaju veću gustoću ali ove općine imaju manju površinu i povoljnije preduvjete razvoja ruralnih područja. Taj prostor gotovo da nije bio izložen prisilnim iseljavanjem stanovništva tijekom rata kao što je to slučaj u općinama Ravno, Rama, Konjic, Jablanica, Stolac.

Ovi podatci ukazuju na potrebu većeg razvoja ruralnih područja što kroz integriranu ponudu i općirazvoj ruralnog turizma otvara nove ali ostvarive gospodarske mogućnosti.

3. STANJE I RAZVOJ PROMETNIH PRAVACA U HERCEGOVAČKO – NERETVANSKOJ ŽUPANIJI

Premetni sustav sa svim elementima predstavlja okosnicu gospodarskog razvoja određenog društva. Samim time planiranje i izgradnja prometne mreže mora se raditi planski i u skladu s razvojnim strategijama nekog područja (Intenzitet prometa, 2017).

Analizirajući geografski položaj Hercegovačko-neretvanske županije vidljiv je važan prometno strateški položaj koji ova županija zauzima u regiji (Strateška platforma HNŽ, 2021). Uzimajući u obzir navedeno logično je da Županija ima najveću potrebu usklađivanja prometne infrastrukturena njenom području s prometnom infrastrukturom u navedenom okruženju.

Prema hijerarhiji cestovnih koridora s najvećim utjecajem na regiju možemo istaknuti Koridor Vc,Jadransko-jonsku autocestu, brzu cestu Mostar-Grude i brzu cestu Neum-Stolac (Kurtović, 2007).

Koridor Vc koji obuhvaća cestovni, željeznički, prometni i vodeni promet najvažniji je koridor u Županiji. Ima veliki značaj za Bosnu i Hercegovinu jer Budimpeštu s Jadranskim morem (lukom Ploče) (Kurtović, 2007).

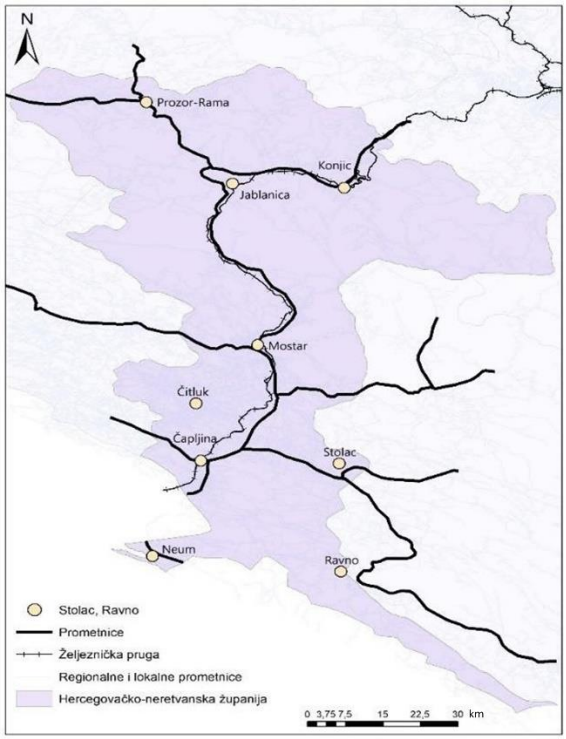
Gotovo istu važnost za regionalni razvoj Županije ima i Jadransko-jonska autocesta koja se s autocestom na Koridoru Vc spaja u čvoru Počitelj te nastavlja Popovim poljem prema granici s Crnom Gorom. Spomenuta dionica dužine cca 100 kilometara dio je ukupne JJAC od Trsta u Italijido Luke Igoumenitsa u Grčkoj duljine preko 1000 km. Uz ove prednosti na globalnoj razini Koridor Vc povezuje glavne gradove (Sarajevo, Podgorica i Tirana) i regionalne centre (Split, Mostar, Dubrovnik, Nikšić…) s lukama Ploče, Bar, Drač. Treći pravac odnosi se na dodatnu izgradnju i obnovu već postojeće prometnice Mostar-Grude. Početak brze ceste je čvor Mostar sjever na autocesti Koridor Vc, a završetak u općini Grude na granici RH odnosno na autocesti A1 u RH (Strategija razvoja javnih cesta na prostoru HNŽ-a, 2021).

3.1. Postojeće stanja cestovne, željezničke i zračne infrastrukture

Sva administrativna središta, osim Ravnog, u Hercegovačko-neretvanskoj županiji povezana su magistralnim cestama. Glavni cestovni koridor koji se mora istaknuti zbog svoje regionalne

važnosti je magistralna cesta M-17 Konjic-Jablanica-Mostar-Čapljina-Metković, dužine 126,25 km (sl. 2.) (Strategija razvoja HNŽ, 2021).

Uz prethodno navedene magistralne ceste tu se nalaze i regionalne ceste. Ukupna dužina magistralnih i regionalnih cesta u HNŽ-u iznosi 752,97 km. Prema podacima iz 2019. godine dužina magistralnih cesta iznosi 403,97 km s prosječnom gustoćom od 9,18 km/100 km^2, a dužina regionalnih cesta iznosi 349 km, a gustoća od 7,93 km/100 km^2. Analizirajući navedene podatke teuspoređujući ih s podacima iz 2018. godine vidljivo je povećanje dužine magistralnih i regionalnihcesta za 43,97 km. Uz navedene ceste ističe se još i mreža lokalnih cesta čija je najveća gustoća napodručju općine Prozor-Rama i Čitluk, a najmanja u općini Ravno (Strategija razvoja HNŽ, 2021).



Sl. 3. Glavni prometni pravci u HNŽ-u

Izvor: Autorski rad, ERSI, OpenStreetMap

Prema strategiji razvoja Hercegovačko-neretvanske županije (2021) županijske ceste se karakteriziraju kao dobro razvijene i dobrim dijelom modernizirane. Također, navodi se da na pojedinim dijelovima cestovne mreže određeni tehnički elementi nisu primjerni prometnom opterećenju.

Uz navedene podatke potrebno je istaknuti i prijevoz robe i putnika kao i broj registriranih putničkih automobila. Prema podacima za 2019. godinu količina prevezene robe iznosila je 160 826 tisuća tonskih kilometara. Broj registriranih automobila na području Županije u konstantnom je porastu. Podaci za 2019. godinu govore o ukupnom broju od 76 610 registriranih cestovnih motora i priključnih vozila (najviše registrirano putničkih vozila čak 86,81 %). Najveći broj vozilaregistriran je području Grada Mostara (54,18 %), a najmanje u općini Neum (1,85 %) (Strategija razvoja HNŽ, 2021).

3.1.1. Zračna luka Mostar

Zračna luka Mostar smještena je 7 kilometra južno od gradskog središta u naselju Ortiješ. Sve do1965. godine služila je isključivo za vojne svrhe nakon čega biva rekonstruirana za civilne potrebe.Povodom Olimpijskih igara 1984. godine u Sarajevu proglašava se alternativnom zračnom lukom za međunarodni aerodrom Sarajeva čime stječe status međunarodnog aerodroma. Rad Zračne lukemožemo podijeliti na dva vremenska razdoblja, razdoblje prije i poslije Domovinskog rata. Do raspada Jugoslavije zračna luka je zaprimala oko 100 000 putnika godišnje. Godine nakon rata zaprimale su samo 10 000 putnika godišnje. Uzimajući u obzir rat i njegove posljedice nagli pad broja putnika je očekivan. Do ponovnog rasta čekalo se sve do 2010. godine kada zračna luka bilježi 18 000 putnika. Već 2012. godine broj putnika penje se na 78 000 godišnje. Jedina je zračnaluka u Hercegovini te je zahvaljujući svom položaju (sredina Hercegovine) dostupna svim gradovima i općinama u županiji unutar jednog sata automobilske vožnje. Analizirajući opće stanje aerodroma vidljivi su mnogi problemivezani uz tehničku opremljenost. Između ostalog mogu se istaknuti neusklađenost aerodromske infrastrukture s međunarodnim standardima, nedostatak mjesta za parkiranje zrakoplova, problematika putničkih terminala. Uz sve navedeno upitna je i strategija razvoja zračne luke (Gelo, 2020).

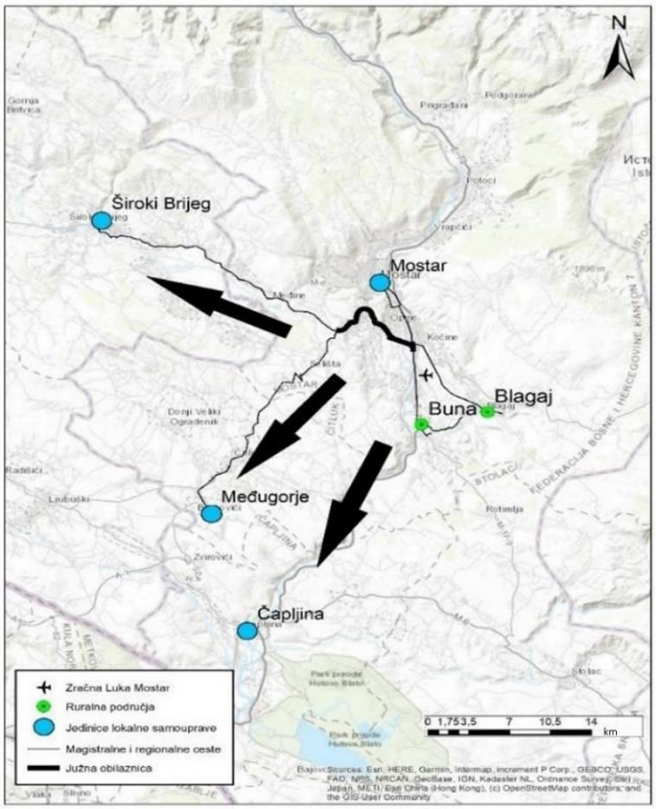
3.1.2. Željeznički promet

Željeznička pruga koja prolazi kroz Hercegovačko-neretvansku županiju prvi put je izgrađena 1885. godine na relaciji Mostar-Metković u dužini od 42 kilometra. Imala je četiri dionice: Mostar
– Buna, Buna – Čapljina, Čapljina – Gabela, Gabela – Metković. Druga dionica do Sarajeva izgrađena je 1891. godine. Uz Mostar, Bunu i Čapljinu željeznički kolodvori napravljeni su još u Drežnici, Jablanici i Konjicu. Od pruge uskog kolosijeka u prugu širokog kolosijeka proširena je urazdoblju od 1963. do 1966. godine. Važnost analizirane pruge za sveukupni razvoj Županije vidljiv je i kroz činjenicu da je preko dionice Sarajevo-Budimpešta ova županija tako povezana s europskom mrežom. Također treba istaknuti potrebnu za njenom modernizacijom zbog male transportne brzine. Dužina željeznice iznosi 242 kilometra (Gelo, 2020).

3.2. Novi prometni pravci

3.2.1. Južna obilaznica

Južna obilaznica dio je magistralne ceste M 6.1 Široki Brijeg – Mostar – Nevesinje (sl. 3.). Sadašnja trasa te dionice ulazi u središte grada Mostara. Inače ova trasa već dugi niz godina ima najveći prosječni godišnji dnevni promet u Hercegovini. Polovina toga čine teretni automobili, što je razumljivo jer analizirana dionica spaja dvije industrijske zone. Magistralna cesta ima i veći značajjer povezuje južnu Dalmaciju sa središnjom Hercegovinom. Uz to južna obilaznica izravno će povezivati zapadnu Hercegovinu s magistralnim putem M17 koji vodi prema Metkoviću (Republika Hrvatska). Omogućit će se brže povezivanje Čapljine, Ljubuškog, Međugorja i Širokog Brijega. Južna obilaznica je bitna zbog južne mostarske kotline u kojoj se nalaze mostarska zračna luka, te mnoge turističke destinacije poput Blagaja i Bune (PDF World slide, 2015).



Sl. 4. Južna obilaznica

Izvor: Autorski rad, ERSI, OpenStreetMap

Za razvoj turizma južna obilaznica ima veliki značaj. U kombinaciji s magistralom M17, južna obilaznica ističe položaj zračne luke Mostar u centar prometnog čvorišta. Izgradnjom obilaznice omogućit će se brži transport putnika i roba iz zračne luke. Budući da veliki udio putnika dolazi u okviru turističkih aranžmana (Međugorje, Mostar, lokalne turističke destinacije), dobra prometna povezanost zračne luke je prioritet za razvoj turizma u Županiji.

3.2.2. Magistralna cesta Stolac – Neum

Brza cesta koja prati postojeći prometni pravac od Stoca prema Neumu nova je prometnica kojomće Neum i jug županije biti bolje povezan s unutrašnjošću. Na ovu cestu spajaju se postojeće ali obnovljene ceste prema Ravnom i istočnoj Hercegovini, te prema Čapljini i Metkoviću (sl. 4.). Kao jedini bosanskohercegovački grad na obali Jadranskog mora Neum je važna turistička destinacija.U ovom dijelu županije promet je izuzetno gust osobito u vrijeme ljeta. U Neumu je turizam još uvijek sezonski vid gospodarstva iako zaleđe i povezanost s ostalim općinama pruža mogućnost

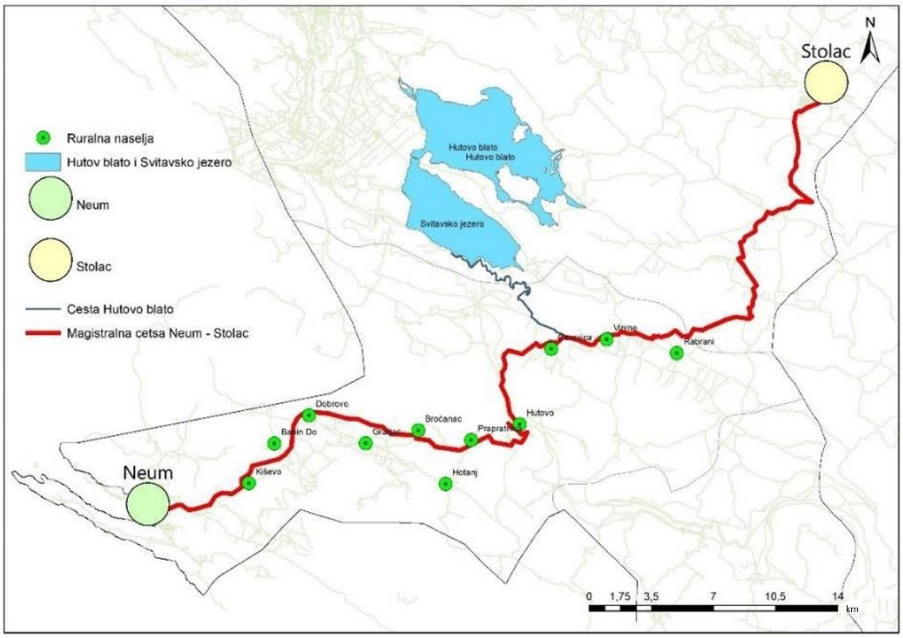
raznovrsne turističke ponude koja omogućava produljenje sezone. Naime, većina objekata zatvarasvoja vrata tijekom hladnijeg dijela godine, osim objekata koji se nalaze uz glavnu magistralnu prometnicu. Najviše je razvijen kupališni turizam.

Brojne kulturno povijesne znamenitosti (35 stećaka pod zaštitom UNESCO) čine grad Stolac zanimljivom turističkom destinacijom. Turizam kao značajan gospodarski sektor prepoznat je u posljednjem desetljeću. Postojeće znamenitosti upotpunjene su manifestacijama što produžuje turističku sezonu.

Analizirajući istaknute općine vidljiv je velik potencijal za razvoj turizma ali i mnogi nedostatci koji sputavaju taj razvoj. Jedan od glavnih razloga je prometna povezanost. Neum jedinu prometnuvezu unutar granica svoje države ima preko veoma lošeg lokalnog puta, dok Stolac iako povezan regionalnom cestom s Čapljinom i Mostarom dislociran je od glavnih turističkih ruta. Osim toga,dio Parka prirode Hutovo blato koji pripada gradu Stocu nije bio cestovno povezan. Danas, novim cestovni pravcem Neum – Stolac omogućit će bolju povezanost navedenih destinacija i veća posjećenost ove regije.

Također, uz novu cestu očekuje se i razvoj agro-ruralnog turizma u zaleđu Neuma. Ruralna naseljazapuštena, dijelom iseljena zbog nepovezanosti i nerazvijenosti, danas dobivaju novi značaj. Položaj uz prometnicu omogućuje intenzivan razvoj ruralnog turizma s izraženim tradicionalnimobilježjima.

Nova cesta Stolac-Neum, povezana s magistralom M17 ima ključni značaj za razvoj turizma i produljenje turističke sezone na jugu Hercegovine. Za očekivati je da će utjecaj na turizam tijekomkorištenja ceste biti pozitivan, dugotrajan, direktan, siguran, značajan, lokalan i regionalan, iako sama prometnica ne garantira razvoj turizma. Obje općine, odnosno njihova središta moraju raditina jačanju i integriranju turističke ponude kako bi produžile turističku sezonu i privukle veći broj gostiju bez dodatnog opterećenja kapaciteta na vrhuncu sezone (Projekt modernizacije cestovnog sektora Federacije Bosne i Hercegovine, 2016).



Sl. 5. Magistralna cesta Stolac – Neum

Izvor: Autorski rad, ERSI, OpenStreetMap

3.2.3. Koridor Vc

Sedamdesetih godina prošlog stoljeća UNDP iz Ženeve uključuje projekte autoputa Baltičko more-Jadransko more u plan poboljšanja mreže autocesta u Europi. Godine 1997. u Helsinkiju je održanatreća Paneuropska konferencija o transportu, koja predstavlja zemlje Europske Unije i Međunarodne organizacije u pitanjima razvoja infrastrukture u Europi. Na njoj je usvojena "Helsinška deklaracija" koja predviđa potrebu za još 10 dodatnih Paneuropski koridora, uključujući autoceste. Tom deklaracijom, također je utvrđen i usvojen pravac ovih 10 transeuropskih koridora i njihovih ogranaka (Pirisi i Remenyi, 2007).

Koridor Vc ide pravcem od Budimpešte (Mađarska), preko Osijeka (Hrvatska), Sarajeva (BiH), do luke Ploče (Hrvatska). Kroz BiH, trasa koridora Vc dužine oko 330 km ide pravcem sjever-jug, sredinom zemlje, najpovoljnijim prirodnim uvjetima, dolinama rijeka Bosne i Neretve. Transportnikoridori uključuju E-put, željezničku prugu, aerodrom i plovni put. E-put spaja Šamac - Doboj - Sarajevo - Mostar - Čapljina - Doljani, koji preko luke Ploče ima izlaz na Jadransko more, dok se na sjeveru preko Osijeka spaja u Budimpešti. Željeznička pruga prati isti put kao i autocesta. Uključit će se dva aerodroma Sarajevo i Mostar te plovni put i pristaništa na rijekama Savi, Bosni i Neretvi (Krasić i dr., 2018).

4. ANALIZA STANJA TURIZMA

Kada je riječ o turističkim potencijalima županije, oni se procjenjuju na temelju turističkih resursa i atrakcija koje su dostupne na području HNŽ. Prirodni resursi, promatrani kao temeljni turistički resursi odnosno atrakcije, u ovoj su klasifikaciji određeni geološkim značajkama, klimom, vodom, biljnim pokrovom i životinjskim vrstama te prirodnom baštinom. Svaka od ovih komponenti predstavlja pojedinačnu atrakciju određenog lokaliteta koja zbog svojih svojstava i karakteristika može biti glavnim razlogom posjete ili pak može utjecati na odluku o putovanju. Prirodni turistički resursi su geomorfološki, klimatski, hidrografski, biografski i pejzažni (zaštićena područja). Upravo Hercegovačko-neretvanska županija posjeduje navedena prirodna obilježja. Jedinstvenostprirode u granicama županije omogućuje turistu da isti dan može uživati na zaostalim snježnim nanosima visokih planina Visoke Hercegovine i kupanju na obalama Jadrana u Neumu. Turističkaponuda prepoznaje prirodne pogodnosti Županije osobito u područjima gdje turizam potiče lančani razvoj gospodarstva (ugostiteljstvo-poljoprivreda-sport-kultura-promet).

Resursi turističke ponude kombiniraju još uvijek čistu, a raznoliku i atraktivnu prirodu, bistre rijeke, kulturno-povijesnu baštinu. Visoke planine na sjeveru, Čvrsnica, Čabulja i Prenj razvili su veoma bitnu cjelogodišnju ponudu. Zimi postaju središte skijaškog turizma, zimskih aktivnosti i društvenih okupljanja dok u toplijem dijelu godine privlače ljubitelje raznih sklonosti od planinara i alpinista do speleologa i orijentalista, izletnika i ljubitelja prirode.

Kulturno-povijesni, kongresni i manifestacijski turizam veže se za urbane cjeline i ruralni prostor u dolinama rijeka i krških polja. Civilizacijska raznolikost ovdje predstavlja pravo bogatstvo kulturno-povijesne turističke ponude. Turisti na jedinstven način mogu doživjeti ilirski način životau očuvanim zidinama Daorsona, način gospodarenja Ilira na ostacima arheološkog nalazišta u Desilu, prezentaciju života rimskog bogataša u Vili Rustici Mogorjelo, način života srednjovjekovnih plemenskih zajednica slikovito prikazan na stećcima Konjica, Radimlje, Boljuna, Blidinja, Brotnja, Dubrava, kontrast orijentalnih i kršćanskih vjerskih objekata koji su iskazivali moć i važnost vjere u životima ljudi onog vremena, spoznaju različitih životnih navika, od zatvorenih stambenih kompleksa istočnjačke kulture u Blagaju i bolje očuvanim čaršijama do

zapadnjačke arhitekture impozantnog stila i raskoši koja govori o gospodarskom procvatu Županijena prijelazu u XX. stoljeće (Milićević i dr, 2019).

Potrebno je naglasiti da HNŽ raspolaže s izuzetno bogatom, kvalitetnom i diversificiranom turističkom resursnom osnovom, o čemu najbolje govori činjenica da HNŽ ima najveći broj dobarau BiH koja su upisana na stalnu listu materijalnih dobara koja su pod zaštitom UNESCO-a. Zaštita od strane UNESCO-a se uzima kao jedan od glavnih kriterija za vrednovanje pojedinačnih turističkih atrakcija ili turističkih destinacija u kojima se one nalaze. Kao neke od najvažnijih elemenata turističke ponude u HNŽ, ali i cijeloj BiH, mogu se izdvojiti sljedeće turističke atrakcije:

- Područje Starog Mosta i stare gradske jezgre grada Mostara koji se nalaze na UNESCO- voj listi zaštićene kulturne baštine i koji predstavlja najvažniji pojedinačni turistički resursna području HNŽ
- Prirodne, povijesne i urbane cjeline Blidinje, Počitelj, Stolac i Blagaj (pristupna lista UNESCO-ve svjetske baštine)
- Nekropole stećaka Radimlja i Boljuni (Stolac), Biskup (Konjic), Dugo Polje (Jablanica) – također uvrštene na Tentativnu listu UNESCO-ve svjetske baštine
- Spomenik prirode pećina Vjetrenica s arhitektonskom cjelinom sela Zavala (Tentativna lista UNESCO-ve svjetske baštine)
- Međugorje kao jedno od najpoznatijih svjetskih marijanskih svetišta
- Jadransku obalu i Jadransko more na području općine Neum
- Rijeku Neretvu i njezine pritoke (Radobolja, Trebižat, Bregava itd.)
- Čist i očuvan prirodni okoliš, a posebno zaštićena prirodna područja PP Hutovo Blato i PPBlidinje
- Raznovrsnost klimatskih uvjeta, od mediteranske klime na jugu HNŽ/K do kontinentalne iplaninske klime na sjeveru, unutrašnjosti i planinama
- Vrijedne geološke formacije, npr. špilja Vjetrenica (također na UNESCO pristupnoj listi)

Veliku važnost za Županiju ima i aktualni vjerski turizma koji privlači turiste tijekom cijele godine.Uz sve navedeno hercegovačko-neretvanska turistička ponuda može izdvojiti foto safari u

jedinstvenom močvarnom kompleksu Hutovog blata, regionalnu biciklističku stazu Ćiro, vinsku cestu, agroturizam u Ravnom i neumskom zaleđu te kupališni turizam na obalama neumskog zaljeva. Vikend naselja zauzimaju sve veću površinu u Parku prirode Blidinje, Rujištu, oko Boračkog jezera i u Dugom polju.

Ugostiteljski objekti prate tradiciju i čuvaju autohtonost područja, pa se tu mogu naći samo tradicionalna jela od izvornih eko proizvoda i domaći izvorni ljekoviti pripravci. Što se tiče turističke ponude ona uključuje organizirane zimske sportove na skijalištu, planinarenje, agroturizam, biciklizam, rekreaciju i relaksaciju kao vid zdravstvenog turizma, izletnički turizam te organizirane aktivnosti namijenjene turistima. Turistička ponuda je bogata ali neorganizirana.

Turizam na području HNŽ je masovna pojava koja u velikom opsegu utječe na prostor, okoliš te gospodarstvo. Zakonska limitiranost, administrativne i organizacijske nedosljednosti ograničavajurad Turističke zajednice koja je odgovorno tijelo za kvalitetnu provedbu razvoja turizma u Županiji. Često je to razlog prekomjerne eksploatacije prirodnih resursa što zahtjeva adekvatnu valorizacijuprirodnih resursa kako bi se pridonijelo njihovoj zaštiti i očuvanju.

4.1. Analiza stanja turizma

Prema službenim podacima Federalnog zavoda za statistiku u 2019. godini u Hercegovačko-neretvanskoj županiji ukupno je registrirano 317,3 tisuće dolazaka i 607,5 tisuća noćenja turista. Istovremeno je na području Federacije Bosne i Hercegovine registrirano 1,2 milijuna dolazaka i 2,4 milijuna noćenja turista, što znači da je HNŽ sudjelovala s oko 25 % (ili jednom četvrtinom) uukupnom turističkom prometu koji je registriran u FBiH u 2019., odnosno da je HNŽ, odmah iza Sarajevske županije, turistički najaktivnija županija u FBiH (tab. 6.; sl. 6.).

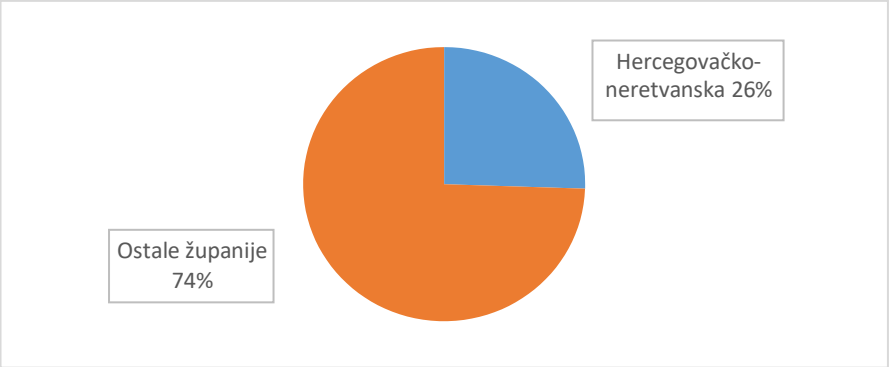
Međutim, kako je HNŽ 2015. godine sudjelovao s oko 28 % u ukupno registriranom broju turističkih dolazaka te s oko 32 % u ukupno registriranom broju noćenja, može se zaključiti da udioHNŽ u ukupnom turističkom prometu u FBiH opada, ili da druge županije turistički brže se razvijaju i rastu u odnosu na HNŽ.

Tab. 6. Turistički promet u FBIH u 2019. po županijama

Županija	Broj dolazaka	Broj noćenja	Broj dolazaka (%)	Broj noćenja (%)
Županija Sarajevo	667.756	1.309.113	54,41	55,01
Hercegovačko-neretvanska	317.311	607.508	25,86	25,53
Zeničko-dobojska	38.852	125.317	3,17	5,27
Unsko-sanska	64.416	101.210	5,25	4,25
Tuzlanska	48.883	91.923	3,98	3,86
Srednjobosanska	54.028	90.381	4,40	3,80
Hercegbosanska	12.949	19.693	1,06	0,83
Posavski	10.975	15.310	0,89	0,64
Zapadnohercegovačka	9.740	14.513	0,79	0,61
Bosansko-podrinjska	2.335	4.733	0,19	0,20
Ukupno	**1.227.245**	**2.379.701**	**100,00**	**100,00**

Izvor: FZS, 2020.

Ovdje treba naglasiti i činjenicu da je stvarni turistički promet u HNŽ (kao i u cijeloj FBiH) sigurnovišestruko veći zbog velikog udjela neprijavljenog turističkog prometa. Prema nekim konzervativnim ali i neslužbenim procjenama, samo u Neumu, Međugorju i Mostaru se godišnje ostvari oko 3,5 - 4 milijuna noćenja, a ako se tome treba pridodaju i druga turistička odredišta na području HNŽ može se zaključiti da se u HNŽ službeno registrira samo 15-20 % realno ostvarenogturističkog prometa. U tom kontekstu o HNŽ se može govoriti kao o turistički najaktivnijoj županiji u FBiH, ali i cijeloj Bosni i Hercegovini.



Sl. 6. Udio HNŽ u ukupno ostvarenom turističkom prometu u FBiH u 2019. godini

Izvor: FZS, 2020.

Promatrano prema zemljama porijekla (tab. 7.), najveći udio turističkog prometa u 2019. godini jeotpadao na domaće tržište, te su turisti iz BiH ostvarili 16 % ukupnih dolazaka i noćenja, nakon čega slijede Poljska (10 % noćenja), Italija (9 % noćenja), Južna Koreja (7 % noćenja) te Njemačkai Hrvatska (6 % noćenja) i Kina (5 % noćenja).

Tab. 7. Turistički promet u FBIH u 2019. po zemljama porijekla/emitivnim tržištima

Zemlja porijekla	Broj dolazaka	Broj noćenja	Broj dolazaka (%)	Broj noćenja (%)	Prosječna dužina boravka
Bosna i Hercegovina	50.883	96.946	16,04	15,96	1,91
Poljska	22.732	65.279	7,16	10,75	2,87
Italija	19.861	57.892	6,26	9,53	2,91
Južna Koreja	35.123	40.187	11,07	6,62	1,14
Njemačka	17.094	38.208	5,39	6,29	2,24
Hrvatska	21.329	33.678	6,72	5,54	1,58
Kina	29.179	31.178	9,20	5,13	1,07
Ostale zemlje	121.110	244.140	38,17	40,19	2,02
Ukupno	**317.311**	**607.508**	**100**	**100**	**1,91**

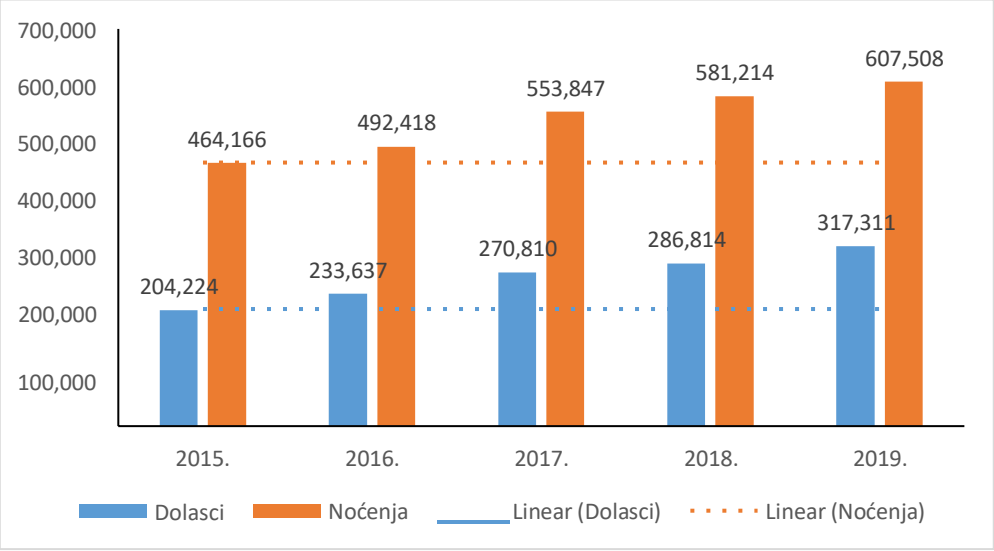
Izvor: FZS, 2020.

Relativno visok udio noćenja koji su ostvarili turisti s „novih tržišta“ - Južne Koreje i Kine (što suzemlje koje ne spadaju u tradicionalna emitivna tržišta FBiH) moguće je objasniti tzv. kružnim turama turista iz tih zemalja koje su zadnjih godina bile sve učestalije, a pokrivaju više zemalja regije (Hrvatsku, BiH, Crnu Goru, Albaniju, Grčku i sl.). Ti turisti su često ostvarivali noćenja napodručju HNŽ radi izuzetno povoljnih cijena smještaja u odnosu na konkurentska odredišta u Hrvatskoj i Crnoj Gori. Međutim, s pojavom korona krize intenzitet zračnog prometa je značajno oslabio, a osobito je smanjen s dalekih, prekomorskih tržišta, pa je pitanje hoće li se i u kojoj mjerituristički promet s ovih tržišta ikada vratiti na pretkriznu razinu.

Prosječna dužina boravka turista na području HNŽ iznosi 1,9 dana što je znatno manje nego u susjednim županijama u Republici Hrvatskoj (4-5 dana) pri čemu u prosjeku najduže borave turistiiz Poljske i Italije (3 dana) a najkraće turisti iz Kine i Južne Koreje (1 dan). U odnosi na 2015. godinu prosječna dužina boravka se smanjila sa 2,3 dana na 1,9 dana (vjerojatno zbog relativno

velikog udjela Kine i Južne Koreje) što ukazuje na činjenicu da HNŽ još uvijek dominantno funkcionira kao jednodnevna/tranzitna destinacija u kojoj se turisti, zbog nedostatka kvalitetnih sadržaja turističke ponude, zadržavaju relativno kratko. Kratka prosječna dužina boravka turista prepoznata je kao jedno od glavnih razvojnih ograničenja i u Strategiji razvoja turizma Hercegovačko-neretvanskog kantona 2011.-2021. koje još uvijek nije na primjeren način riješeno.

Analiza službeno registriranog turističkog prometa u zadnjih 5 godina (2015. – 2019.) pokazuje dase broj dolazaka i noćenja na području HNŽ kontinuirano povećava (sl. 7.).



Sl. 7. Noćenja i dolasci turista na području HNŽ 2015. – 2019.

Izvor: FZS, 2020.

U razdoblju 2015. – 2019. dolasci turista porasli su za oko 50 % dok su noćenja turista porasla za oko 30 %. Ovdje je također vidljiv trend bržeg rasta dolazaka (oko 10 % godišnje) od noćenja (oko6 % godišnje), što je posljedica skraćenja prosječne dužine boravka turista na području HNŽ u razdoblju 2015. – 2019. sa 2,3 na 1,9 dana, odnosno pojave novih tržišta (Kina i Južna Koreja) koji znatno kraće borave u destinaciji. U odnosu na prethodno petogodišnje razdoblje (2010. – 2014.) rast dolazaka i noćenja u HNŽ je znatno sporiji.

Analiza vremenske distribucije noćenja u HNŽ u 2019. godini (tab. 8.) pokazuje da u HNŽ odlikuje relativno visoka sezonalnost turističke potražnje. Turistička potražnja neravnomjerno je raspoređena kroz godinu, jer se oko 70 % noćenja ostvaruje se u ljetnom razdoblju (svibanj – rujan).

Tab. 8. Noćenja po mjesecima u HNŽ, 2019. godina

Mjesec	Broj dolazaka	Broj noćenja	Broj dolazaka (%)	Broj noćenja (%)
I	4.506	8.133	1,42	1,34
II	7.262	11.603	2,29	1,91
III	11.864	17.378	3,74	2,86
IV	30.391	50.325	9,58	8,28
V	40.256	71.198	12,69	11,72
VI	39.777	78.965	12,54	13,00
VII	39.097	86.690	12,32	14,27
VIII	44.923	103.748	14,16	17,08
IX	42.132	82.426	13,28	13,57
X	38.401	67.870	12,10	11,17
XI	11.028	17.522	3,48	2,88
XII	7.674	11.650	2,42	1,92
Ukupno	**317.311**	**607.508**	**100,00**	**100,00**

Izvor: FZS, 2020.

Promatrano prema vrstama smještajnih kapaciteta, većina turističkog prometa na području HNŽ u2019. godini ostvarena je u hotelskim smještajnim objektima (tab. 9.).

Tab. 9. Noćenja u HNŽ u 2019, prema vrstama smještaja

Vrsta SO	Broj dolazaka	Broj noćenja	Broj dolazaka (%)	Broj noćenja (%)
Hoteli i sl.	301.993	576.734	95,2	94,9
Kampovi	146	215	0,0	0,0
Odmarališta i sl.	15.172	30.559	4,8	5,0
Ukupno	**317.311**	**607.508**	**100,0**	**100,0**

Izvor: FZS, 2020.

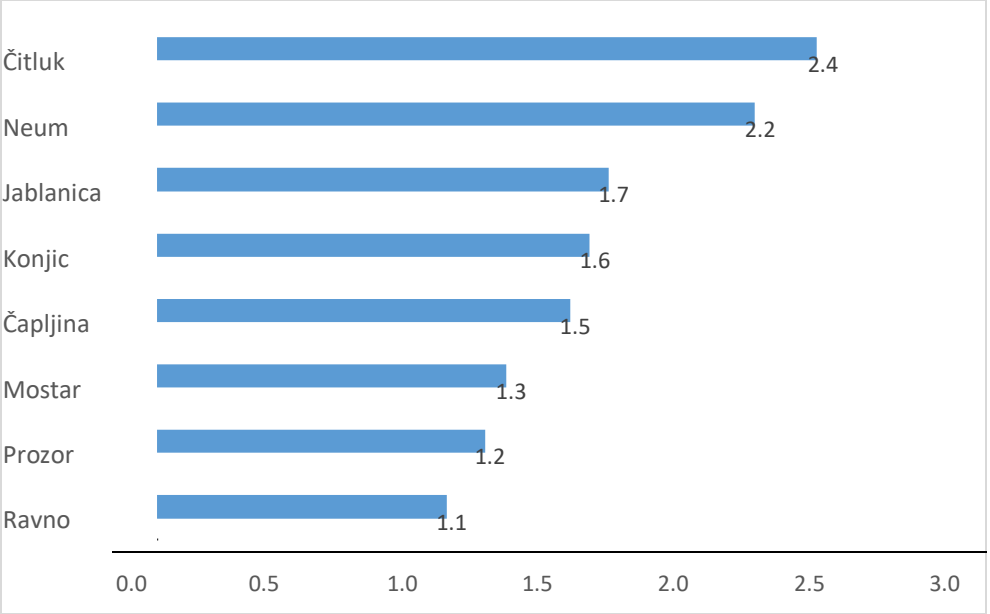
Podaci iz tablice 4 prikazuju nerealno visoku sliku turističkog prometa u HNŽ koji se ostvaruje u hotelskom smještaju (94 %), što je najvjerojatnije posljedica činjenice da smještajni objekti koji sukategorizirani kao hoteli prijavljuju većinu turističkog prometa, dok je većina turističkog prometa koji se ostvaruje u privatnom smještaju i drugim vrstama smještajnih objekata neprijavljena.

Analiza prostorne distribucije turističke potražnje u HNŽ (tab. 10.) pokazuje da se većina turističkog prometa ostvaruje u manjem broju jedinica lokalne samouprave, odnosno u Neumu (48
% noćenja), Čitluku/Međugorju (23 % noćenja) i Mostaru (23 % noćenja).

Tab. 10. Noćenja u HNŽ u 2019., prema općinama

Grad/općina	Broj dolazaka	Broj noćenja	Broj dolazaka (%)	Broj noćenja (%)	Prosječna dužina boravka
Neum	132.760	292.773	41,84	48,19	2,2
Čitluk	64.024	155.908	20,18	25,66	2,4
Mostar	108.915	140.408	34,32	23,11	1,3
Konjic	6603	10535	2,08	1,73	1,6
Jablanica	3.381	5.631	1,07	0,93	1,7
Čapljina	1.078	1.643	0,34	0,27	1,5
Ravno	393	420	0,12	0,07	1,1
Prozor	157	190	0,05	0,03	1,2
Ukupno	**317.311**	**607.508**	**100,00**	**100,00**	**1,9**

Izvor: FZS, 2020.



Sl. 8. Prosječna dužina boravka u HNŽ u 2019. godini

Izvor: FZS, 2020.

Iz grafikona je vidljivo da turizam u HNŽ karakterizira visoka prostorna koncentracija noćenja - usamo tri općine ostvaruje se 94 % noćenja, dok ostalih pet općina na području HNŽ sudjeluje sa

samo 6 % u ukupnom turističkom prometu. Prema podacima FZS-a, u 2019. godini na području općine Stolac nisu zabilježena turistička noćenja. Turisti najduže u prosjeku borave u Čitluku 2,4 dana i u Neumu 2,2 dana dok u svim drugim destinacijama na području HNŽ u prosjeku borave kraće od 2 dana (sl. 8.).

Zaključno treba naglasiti da se sve prethodne analize i ocjene temelje na službenim podacima FZS-a. Međutim, kako je sustav turističke statistike u FBiH relativno nerazvijen i značajan dio turističkepotražnje uopće nije službeno registriran, može se zaključiti da je realna turistička potražnja značajno veća u odnosu na službeno registriranu. Turistička zajednica HNŽ procjenjuje da je službenim statističkim podacima obuhvaćeno tek oko 15-20 % od ukupno ostvarenog broja dolazaka i noćenja turista na području HNŽ, dok se jednodnevni turistički posjeti uopće ne evidentiraju niti postoje službene procjene njihovog broja. Ako se ova procjena uzme kao vjerodostojna, može se zaključiti da se na području HNŽ godišnje ostvari između 3,5 - 4 milijunaturističkih noćenja. Na kraju je potrebno naglasiti da bi kvalitetnija analitička podloga omogućila ikvalitetniju procjenu trenutne turističke potražnje na području HNŽ ali i kvalitetnije upravljanje turističkim razvojem HNŽ.

4.2. Analiza turističke ponude i poslovnih pokazatelja ugostiteljstva iturizma u Hercegovačko – neretvanskoj županiji

Turistička ponuda bilo koje destinacije, pa tako i HNŽ, temelji se na analizi njezinih osnovnih dijelova/sastavnica, što uključuje: (i) smještajne kapacitete/sadržaje ugostiteljske ponude, (ii) poslovne pokazatelje sektora smještaja i ugostiteljstva, te (iii) pregled i okvirnu valorizaciju glavnih turističkih resursa i atrakcija.

Prema službenim podacima FZS-a, na području HNŽ registrirano je ukupno 139 smještajnih objekata s 4.311 soba i 9.710 postelja (tab. 6.). Većina dostupnih postelja registrirana je u hotelima(82 %), znatno manji broj u odmaralištima i sličnim smještajnim objektima (oko 15 %) te zanemarivo mali broj u kampovima i ostalim vrstama smještajnih objekata (manje od 3 %).

Tab. 11. Smještajni kapaciteti u HNŽ prema vrstama

Vrsta SO	Broj objekata	Broj soba	Broj kreveta	Broj soba (%)	Broj kreveta (%)
Hotel	85	3.660	7.990	84,90	82,29
Odmaralište	53	651	1.494	15,10	15,39
Kamp	1	0	226	0,00	2,33
Ukupno	**139**	**4.311**	**9.710**	**100,00**	**100,00**

Izvor: FZS, 2020.

Prostorna analiza službeno registriranih smještajnih objekata pokazuje da je ponuda smještaja na području HNŽ izrazito prostorno koncentrirana – prema službenim podacima FZS-a u samo tri destinacije se nalazi više od 90 % od ukupnog broja smještajnih objekata (tab. 11.).

Tab. 12. Prostorni raspored smještajnih kapaciteta u HNŽ u 2019. godini

Grad/općina	Broj objekata	Broj soba	Broj kreveta	Broj soba (%)	Broj kreveta (%)
Čitluk	60	2.258	4.734	52,4	48,8
Neum	21	1.069	2.346	24,8	24,2
Mostar	48	786	1.860	18,2	19,2
Konjic	3	53	459	1,2	4,7
Čapljina	3	63	133	1,5	1,4
Jablanica	2	60	126	1,4	1,3
Prozor	1	17	37	0,4	0,4
Ravno	1	5	15	0,1	0,2
Ukupno	**139**	**4.311**	**9.710**	**100,0**	**100,0**

Izvor: FZS, 2020.

Ovdje ponovo treba naglasiti činjenicu da se radi o službenim statističkim podacima koji se, najvjerojatnije, značajno razlikuju od realnog stanja ponude smještaja u HNŽ, s obzirom na to da ovim statističkim podacima nisu obuhvaćeni pružatelji usluga smještaja u domaćinstvu - tzv. privatni smještaj, kao ni kratkoročni najam apartmana, npr. preko OTA platformi (kao što su booking.comi Airbnb).

Prema podacima dostupnim u publikaciji FZS-a „Hercegovačko-neretvanski kanton u brojkama“ na području I KD BiH 2010 (Djelatnost pružanja smještaja te priprema i usluživanja hrane) u 2019.

godini bile su registrirane 233 pravne osobe, 339 dijelova pravnih osoba te 2.065 obrta (porast u odnosu na 2015. godinu). U ukupnom broju poslovnih subjekata u HNŽ, poslovni subjekti iz KD područja I sudjeluju s oko 15 %. Prosječan broj zaposlenih u KD području I u 2019. godini bio je

4.335 osoba, dok je prosječna neto plaća iznosila 621 KM, što je znatno manje od županijskog prosjeka (62 % županijskog prosjeka), koji iznosi 1.011 KM. Tablica 12. daje sažeti prikaz dostupnih ekonomskih pokazatelja za djelatnost I KD BiH 2010 u HNŽ (djelatnosti pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane). S druge strane, prosječna neto plaća u KD I na razini FBiH iznosi 545 KM i niža je nego u HNŽ.

Tab. 13. Ekonomski pokazatelji za djelatnost I KD BiH 2010 u HNŽ

Pokazatelj	Djelatnost I KD BiH 2010.	Sve djelatnosti	Udio djelatnosti I u ukupnom (%)
Broj poslovnih subjekata	2.377	18.133	14,58
- Pravne osobe	233	7.267	2,85
- Dijelovi pravnih osoba	339	3.393	8,75
- Obrt	2.065	6.933	27,58
Broj zaposlenih	4.335	55.213	7,09
Prosječna neto plaća (KM)	621 KM	1.011 KM	67,90

Izvor: FZS, 2020.

Usporedbom s prosječnim neto plaćama iz drugih djelatnosti dolazi se do zaključka da su radnici u turizmu i ugostiteljsku među najslabije plaćenim radnicima u HNŽ. Međutim, takva situacija nijesamo obilježje HNŽ nego turističkog sektora na globalnoj razini, budući da se zna da je turizam radno intenzivna djelatnost kod koje je omjer uloženog rada i zarađenog novca izuzetno nepovoljan.

4.3. Analiza obilježja turističke potražnje i potrošnja turista u HNŽ

Za objektivnu ocjenu obilježja turističke potrošnje nužno je imati kvalitetnu analitičku podlogu i odgovarajuće podatke koji se prikupljaju kroz aktivnosti istraživanja tržišta. Zadnje takvo istraživanje koje je obuhvatilo područje HNŽ provedeno je 2010. godine i od tada su se obilježja turističkog tržišta sigurno u određenoj mjeri promijenila. Zbog nedostatka novijih podataka za analizu se koriste podaci iz 2010. Za dodatnu analizu trendova koriste se (tamo gdje je to opravdano i moguće) podaci iz sličnog istraživanja koje je 2017. i 2019. provedeno u primorskim županijamaHrvatskoj (TOMAS ljeto istraživanje), s obzirom na to da su obilježja turističke potražnje u HNŽ

slična obilježjima turističke potražnje u susjednim županijama u Republici Hrvatskoj – Splitsko- dalmatinskoj i Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

Temeljem rezultata istraživanja „TOMAS FBiH 2010 - Stavovi i potrošnja turista u Federaciji BiH“ koje je, osim u Sarajevu, provedeno i u tri najposjećenije destinacije na području HNŽ (Mostar, Međugorje, Neum) moguće je dobiti grubu sliku o glavnim obilježjima putovanja, stavovima i potrošnji turista na području HNŽ. Prema rezultatima ovoga istraživanja, glavni motivi dolaska turista na područje HNŽ su kulturne znamenitosti, kratki odmor u gradu i nova iskustva i doživljaji (Mostar), religiozni razlozi, duhovni rast i razvoj (Međugorje) te odmor i opuštanje, zabava i gastronomija (Neum) (tab. 13.).

Tab. 14. Glavni motivi dolaska u tri najposjećenije destinacije u HNŽ

MOSTAR	(%)*	MEĐUGORJE	(%)*	NEUM	(%)*
Kulturne znamenitosti	53,4%	Religiozni motivi	83,6%	Pasivni odmor, opuštanje	69,2%
Kratki odmor u gradu	31,1%	Hodočašće	35,4%	Zabava	45,4%
Nova iskustva i doživljaji	28,2%	Duhovni razvoj	32,9%	Gastronomija	23,7%

Izvor: TOMAS FBiH 2010.

Za očekivati je da se ovdje nisu dogodile veće promjene u odnosu na 2010. godinu, odnosno logično je pretpostaviti da su glavni motivi dolaska u Mostar i dalje kulturne znamenitosti i kratki odmor u gradu (tzv. „city break“), dok su glavni motivi dolaska u Međugorje religiozni motivi a u Neum pasivni odmor i opuštanje, odnosno sunce i more.

Glavni izvori informacija za turiste koji borave na području HNŽ su preporuke rodbine i prijatelja,prethodni posjeti, Internet te tiskani i elektronski mediji. Turisti na području HNŽ većinom su srednje životne dobi (40-45 godina), visoko su obrazovani (2/3 njih ima završenu višu ili visoku školu), većinom dolaze osobnim automobilom te su im mjesečni prihodi kućanstva veći od 2 tisućeEUR. Za razliku od Međugorja i Neuma, čiji su posjetitelji izrazito vjerni (94 % turista su Međugorje i 84 % turista su Neum posjetili više puta) posjetitelji Mostara su manje vjerni destinaciji koju posjećuju (polovica anketiranih turista je bila prvi put u posjetu Mostaru).

Temeljem obilježja turističke potražnje u susjednim hrvatskim županijama može se zaključiti da iu HNŽ raste značaj interneta kao izvora informacija o destinaciji. Također raste udio

visokoobrazovanih turista te posljedično turista s višom razinom prihoda, raste udio turista mlađeživotne dobi koje ne putuju s obitelji nego s partnerom, te je sve veći udio turista koji tijekom svogaputovanja posjete više turističkih destinacija.

Od elemenata turističke ponuda u destinaciji, turisti na području HNŽ su najzadovoljniji s ljepotom prirode i krajolika, ljubaznošću lokalnog stanovništva, ljubaznošću osoblja u smještajnim objektima i osobnom sigurnosti. S druge strane, najmanje su zadovoljni sadržajima u destinaciji, kvalitetom javnog prijevoza, mogućnošću za parkiranje, čistoćom i uređenosti destinacija, dok su turisti u Neumu dodatno nezadovoljni čistoćom i opremljenošću/uređenošću plaža.

Prosječni dnevni izdaci turista na području HNŽ (tab. 14.) su, prema rezultatima ovoga istraživanja, iznosili oko 60 EUR, pri čemu najviše otpada na izdatke za smještaj (50 %-60 %).

Tab. 15. Prosječni dnevni izdaci turista u tri najposjećenije destinacije u HNŽ

Vrsta usluge	**U EUR**		
	Mostar	Međugorje	Neum
Smještaj	42,06	30,77	23,6
Ugostiteljske usluge	12,7	12,1	8,26
Kupnja	12,76	10,58	5,19
Ostalo	6,04	7,22	6,15
Ukupno	**73,56**	**60,67**	**43,2**

Izvor: TOMAS FBiH 2010.

Kada je riječ o potrošnji turista, odnosno o prosječnim dnevnim izdacima, podaci iz susjednih županija u RH pokazuju da se ona u zadnjih 10 godina skoro udvostručila (s 58 EUR 2010 na 98 EUR 2019. godine). Stoga je razumno pretpostaviti i da su se prosječni dnevni izdaci na područjuHNŽ u zadnjih deset godina povećali za 40-50 %, i da trenutno iznose 80-90 EUR. Kada je riječ ostrukturi prosječnih dnevnih izdataka, onda je logično pretpostaviti da padaju izdaci za smještaj a da rastu izdaci za ugostiteljske usluge i ostale sadržaja izvanpansionske ponude. Međutim, treba naglasiti da je točan iznos i strukturu turističke potrošnje u HNŽ teško procijeniti bez provođenjaistraživanja turističkog tržišta.

Uzimajući u obzir epidemiju i njezin utjecaj na turizma u ovoj analizi su uzeti podaci za vremenskorazdoblje od 5 godina prije epidemije. Analiziran je ukupan turistički promet koji pokazuje da brojdolazaka i noćenja na području HNŽ-a u kontinuitetu raste.

5. INTEGRIRANA TURISTIČKA PONUDA

Integrirana turistička ponuda objedinjuje ponudu većeg broja elementarnih proizvoda koji se turistima nude po jedinstvenoj cijenu. Ovakva ponuda sastavljena je od mnoštva pojedinačnih materijalnih proizvoda i nematerijalnih usluga. Veoma je zahvalna jer nudi mogućnost napretka, odnosno elastičan je tip turističke ponude koji se može prilagoditi turistima (Ezić, 2017.).

Integrirani prijevoz putnika je spajanje dvaju ili više oblika prijevoza u jedinstvenu cjelinu. Veomaje zahvalan zbog toga što koristi prednosti od svakog pojedinog oblika prijevoza, a nedostatke svakog od oblika prijevoza ispravlja uz prednosti drugog oblika prijevoza. Ovakav način prijevozamože imati veliki utjecaj na razvoj turizma.

5.1. Problematika integrirane turističke ponude s gledišta prometa Hercegovačko – neretvanske županije

Hercegovačko-neretvanska županija ima razvijenu široku cestovnu mrežu, glavne željezničke pravce i zračnu luku kao receptivni centar zračnog prometa u regiji. Resursno i položajno ovaj prometni sustav se može smatrati vrlo važnom prednosti u razvoju turizma. Ipak, nedostatak organizacije čini ovu prednost ograničavajućim faktorom. Naime, integrirani prijevoz putnika na prostoru cijele županije slabo je razvijen što ima veliki utjecaj na opći ekonomski razvoj.

Za primjer može se uzeti Grad Mostar i njegova povezanost unutar grada i regije. Kroz Grad prolazimagistralni pravac M17 i glavni željeznički pravac Sarajevo-Ploče. U Gradu se nalaze dva najvećaautobusna kolodvora u Županiji, željeznička stanica i najšira mreža gradskih autobusnih linija te zračna luka udaljena 7 km od centra. Suvremeni način prijevoza odnosi se uglavnom na osobne automobile, taxi prijevoznike a slabo korišten javni prijevoz (autobusne kružne i regionalne linije i željeznički prijevoz). Intenzitet javnog prijevoza na ovaj način slabi i rjeđi raspored autobusnih linija kao javnog prijevoza izolira određene lokacije. (Lovrić, 2009.)

Zračna luka Mostar, značajan emitivni putnički centar nije povezana autobusnom linijom, već uglavnom koristi taksi prijevoz. Putnici koji slete u zračnu luku osim taksi prijevoza nemaju alternativu do najbližih urbanih središta.

Grad Mostar kao glavni centar i najveći grad u regiji povezan je autobusnim linijama koje nisu redovite, a ni kvalitetne s ostalim većim središtima u Županiji. Kad je riječ o urbanim sredinama,tu se mogu istaknuti nedostaci u vidu gradskih autobusnih linija koje bi omogućile prijevoz putnikaiz jednog dijela grada u drugi. Također nedostaju biciklističke staze koje bi posjetiteljima omogućili i takav način prijevoza. Na razvoj ovakvog načina prijevoza ima i kvaliteta prometnih puteva. Projekti poput južne i sjeverne obilaznice, magistralne ceste Neum – Stolac, kao i brze ceste Mostar – granica HR (koja većinski nije u Hercegovačko-neretvanskoj županiji) dovest će dopuno brže i jednostavnije prometne veze između općina. Naravno tu se treba istaknuti i koridor autoputa Vc od kojeg se mnogo očekuje po pitanju sveukupnog razvoja Županije.

U slučaju analizirane Županije integrirana turistička ponuda bi riješila najveću problematiku razvoja turizma, a to je veoma kratak vremenski period zadržavanja turista. Naravno u obzir se mora uzeti i blizina mnogo jače receptivne turističke destinacije, Republike Hrvatske. Najveći udioturista koji borave u Županiji su upravo turisti iz RH koji su tu na jednodnevnom izletu. Takav intenzitet turističkog prometa ima više negativnih nego pozitivnih čimbenika. Uslijed toga se stavlja važnost na stvaranju integrirane turističke ponude koja bi za cilj imala zadržavanje turista uŽupaniji duži broj dana.

5.2. Problematika integrirane turističke ponude s gledišta turizma u Hercegovačko – neretvanskoj županiji

Iako Županija ima veoma bogatu i raznoliku turističku ponudu, nedostaje međusobna povezanost ponude. Povezanost, odnosno integrirana ponuda pruža puno veće mogućnosti razvoja turističke ponude i ukupnog razvoja turističkog sektora. Nedefinirana cjelovita vizija razvoja turizma u Županiji postavlja pitanje važnosti uvezivanja i formiranja integrirane turističke ponude.

Na temelju iskustva turističkog sektora ponuditelj i ponuđač imaju bolju iskoristivost proizvoda kroz organiziranu ponudu. Sloboda izbora destinacije posjetiteljima ostaje njihov prioritet, međutim za posjetitelj koji u potpunosti žele iskoristiti vrijeme kroz kvalitetnu i raznoliku destinacijsku ponudu puno je bolje ponuditi paket aranžmana s organiziranom ponudom. Organizacija i uvezivanje različitih ili tematski (vinska cesta, jezera Hercegovine, srednjovjekovne kule, nekropole stećaka i sl.) izabranih turističkih lokacija pruža mogućnost kvalitetne ponude i

bolje ugode prilikom posjeta. Osim toga kroz veličinu destinacije i količinu lokacija posjetiteljimase produžava vrijeme boravka u županiji što je u dosadašnjoj ponudi veliki problem.

Integriranom ponudom moguće je ponuditi dodatno iskustvo uz manju nadoknadu po promotivnimcijenama i bonusima za paket aranžmane. Također, promotivno, turista se treba obavijestiti o drugim sličnim i podjednako interesantnim destinacijama koje su u blizini i koje mogu posjetiti. Mrežno uvezivanje destinacija može djelovati regionalno jer promocija jedne destinacije može ponuditi posjete susjednim ili bližim lokacijama kao što to čine turističke agencije iz Dalmacije prema Hercegovini. Uvezivanjem destinacija osigurava se da promocija i ponuda usputnim manjepoznate destinacijama. Ovim se postiže raznovrsnost turističke ponude i povećava lanac vrijednostikoji se nudi turistima.

Dizajniranje uvezivanja turističkih destinacija i ponuda u integralnu ponudu po pojedinim klasterima, npr. po vrsti ponude ili profilu turista. Navodimo nekoliko primjera tematske povezanosti turističke ponude po klasterima:

a. specifična priroda (Lukomir, Hutovo blato, Vjetrenica, itd)

b. adrenalinski sport (Rafting, Neum ronjenje, itd)

c. gastronomija (vinska cesta, janjetina, riba, morski specijaliteti)

d. povijesno naslijeđe (Radimlja, Mogorjelo, itd)

U nastavku se nalazi tablica koja daje pregled snaga i slabosti te prilike i prijetnje. SWOT analiza(Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) daje nam priliku da analiziramo i usporedimo prilike i probleme s mogućnostima i prijetnjama.

Tablica 16. SWOT Analiza integrirane turističke ponude

Snage	Slabosti
• *Dobar geografski položaj* • *Povoljna prirodno geografska obilježja za razvoj turizma* • *Prepoznatljiva ljetna turistička destinacija*	• *Loša prometna infrastruktura u južnoj kotlini Mostara* • *Slabo razvijena turistička infrastruktura*

• *Prepoznatljiva zimska turistička atrakcija* • *Cjenovna konkurentnost u odnosu na destinacije na Jadranskoj obali* • *Blizina Splita i Dubrovnika* • *Velika potražnja domaćih turista* • *Kulturno-povijesna bogatstva* • *Tradicionalne manifestacije* • *Mogućnost razvoja agro-ruralnog turizma* • *Povezivanje manjih ruralnih područja* • *Mogućnost razvoja ugostiteljstva u ruralnim područjima* • *Kulturno-povijesno nasljeđe* • *Značajna i jedinstvena turistička destinacija* • *Prepoznatljivost u svijetu* • *Destinacije pod zaštitom UNESCO-a* • *Blizina jadranske obale* • *Prirodne ljepote u okolini Mostara (Ruište, rekreacijski centar Bunica, Blagaj, Bunski kanali)* • *Vinogradi Mostara i vinske ceste* • *Zračna Luka Mostar* • *Brži prometni tranzit*	• *Kratko vrijeme zadržavanja turista na području županije* • *Upitna kvaliteta smještaja* • *Nedostatak auto kampova* • *Nedovoljna čistoća okoliša* • *Nedovoljno ulaganja u turizam* • *Nedovoljno razvijena integrirana turistička ponuda* • *Nedostatak integrirane turističke ponude koja umrežava Neum i Stolac kao i sjevernih općina s drugim općinama i gradovima iz unutrašnjosti HNŽ-a* • *Loša komunalna infrastruktura u Neumu* • *Nepovoljna struktura smještajnih kapaciteta* • *Nepostojanje kapaciteta za kvalitetniji turizam*
Prilike • *Izgradnja autoceste (Koridor Vc)* • *Razvoj zračne luke Mostar* • *Veoma velika domaća potražnja* • *Veliki potencijal radne snage*	Prijetnje • *Nezaštićenost kulturno-povijesnog i prirodnog naslijeđa* • *Razvoj samo određenih grana turizma* • *Sezonski karakter turističke ponude*

• *Razvoj sektora MSP* • *Razvoj sveukupnog gospodarstva* • *Razvoj ruralnih područja* • *Moguće produžetak autoputa Ploče-Dubrovnik*	

Prometna povezanost je ključni segment razvoja turizma, stoga kombinirajući postojeću i planiranu, novu prometnu mrežu definirano je četiri nove integrirane turističke ponude (destinacije)u Županiji.

6. INTEGRIRANE TURISTIČKE PONUDE NA TEMELJU POSTOJEĆIH I NOVIH PROMETNIH PRAVACA

Integrirana turistička ponuda potaknuta prometnim povezivanjem turističkih destinacija prepoznata je kao ključni razvojni čimbenik. Umrežavanjem destinacija izdvojena su 4 nova
„turistička proizvoda“ slične ili tematski povezane turističke ponude uz prometne pravce:

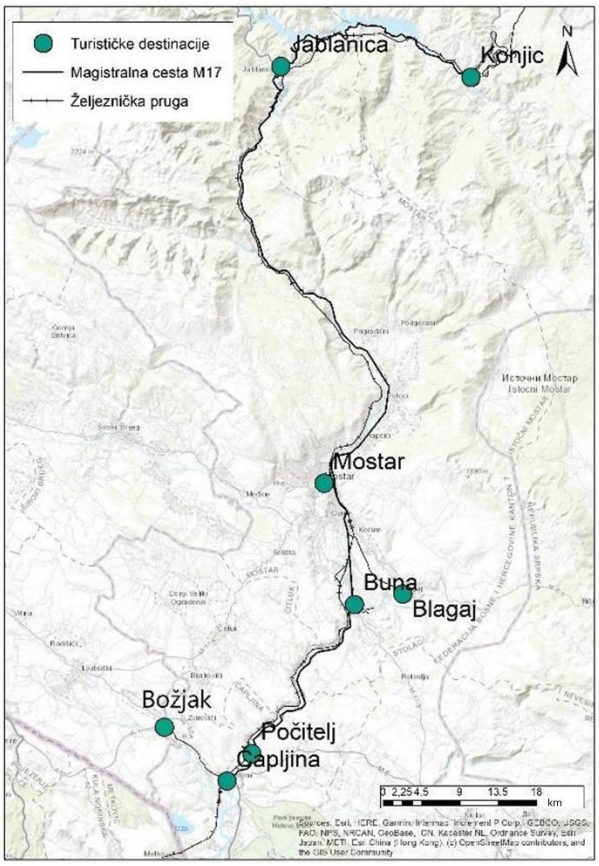
1. Integrirana ponuda destinacije „Magistrala M17“ Konjic – Jablanica – Mostar – Počitelj –Čapljina
2. Integrirana turistička ponuda Jezera sjeverne Hercegovine (Boračko, Blidinjsko,Jablaničko, Ramsko)
3. Integrirana turistička ponuda zapadne transverzale (Mostar – Čitluk – Međugorje – Čapljina)
4. Integrirana turistička ponuda Neum – Stolac – Hutovo blato – Ravno

6.1. Integrirana ponuda destinacije „Magistrala M17“ Konjic – Jablanica –Mostar – Počitelj – Čapljina

Integrirana ponuda destinacije prati magistralnu cestu M17 koja prati magistralni pravac uz rijekuNeretvu. Ponuda uključuje turističke destinacije u okviru gradova i općina kroz koje prolazi Konjic – Jablanica – Mostar – Počitelj – Čapljina. Nositelj kompatibilnosti destinacije je magistralna cesta M17 i rijeka Neretva, a uključuje turističke lokacije iz svakog područja kroz koji prolazi. Integrirana ponuda uključuje avanturistički turizam, kulturno-povijesni turizam i manifestacijski turizam.

Avanturistička ponuda podrazumijeva rafting u Konjicu, kanu na Bunici, Bunski kanali i kanu safari na Trebižatu. Kulturno-povijesna ponuda temelji se na jezgri srednjovjekovnih gradova Konjica, Mostara, Počitelja, Blagaja i rimske vile Mogorjelo u Čapljini. Manifestacijski lokaliteti su Mostar (skokovi sa Starog Mosta), Počitelj (likovna kolonija) i Čapljina (karneval).

Također, turističke destinacije prati i specifična gastronomska ponuda u Jablanici (jablanička janjetina), tradicionalna hercegovačka kuhinja u Mostaru temeljena na eko proizvodnji ranog povrća i južnog voća s primjesama zapadnih i orijentalnih receptura. Uz sve navedeno može se još istaknuti i vinska cesta Hercegovine koja dijelom obuhvaća ovu regiju s bogatom vinskom ponudom.



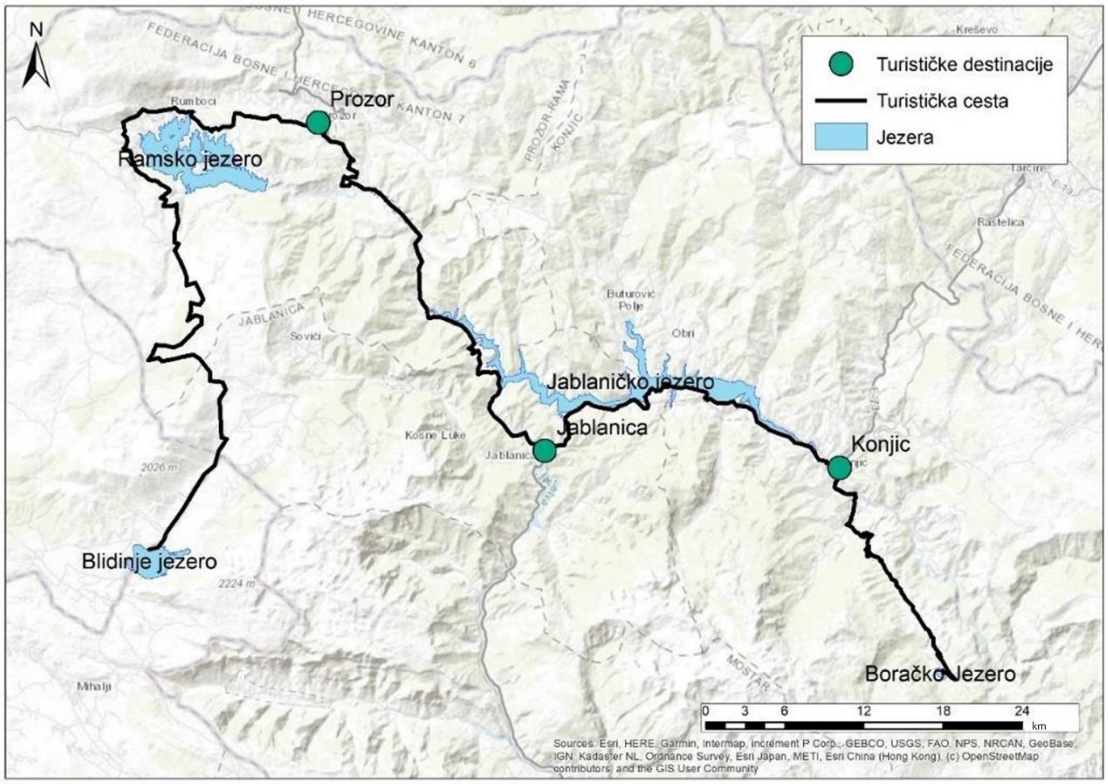
Sl. 9. Integrirana turistička ponuda uz Magistralu M17

Izvor: Autorski rad, ERSI, OpenStreetMap

6.2. Integrirana turistička ponuda Jezera sjeverne Hercegovine (Boračko,Blidinjsko, Jablaničko, Ramsko)

Geomorfološke specifičnosti planina visoke Hercegovine omogućila su nastanak glacijalnih jezera Boračkog na Prenju i Blidinjskog u podnožju Čvrsnice. Atraktivnost ovih lokacija privlači izletnike i turiste tijekom cijele godine. Komparativne prednosti ovih lokacija upotpunjuju umjetna jezera: Jablaničko na rijeci Neretvi i Ramsko na rijeci Rami. Nastali su kao akumulacije za hidrocentralu,danas su to poznata izletišta s razvijenim vikend naseljima. Specifičnost ponude prirodnog ambijenta na Boračkom jezeru upotpunjuju tradicionalne pastirske kuće Katunji, nekropole stećaka i tradicionalna gastronomska ponuda. Posjet Blidinjskom jezeru upotpunjuje reliktni biološki krajolik (zaštićena šuma Munike). U zimskom periodu turiste u ovaj kraj privlači razvijena ponuda

zimskog turizma na skijalištu nedaleko od jezera. Hodočasnički turizam u Duhovnom centru Masna Luka te sve atraktivnija ponuda tradicionalne hercegovačke gastronomije u susjednim OPG-ovima i ugostiteljskim objektima. Ramsko jezero poznato i kao hodočasnički centar (na poluotoku Šćit) poznato je odmaralište. Nekropole stećaka na Blidinju, spomenik i mjesto hodočašća Divi Grabovčevoj na Vran planini, duhovni centar u Masnoj Luci (Blidnje) i samostan na Šćitu (Ramskojezero) nalaze se na istom putnom pravcu a turistima pružaju dojam prostora u kojem su ljudi krozpovijest uživali u specifičnostima prirodnog krajolika.



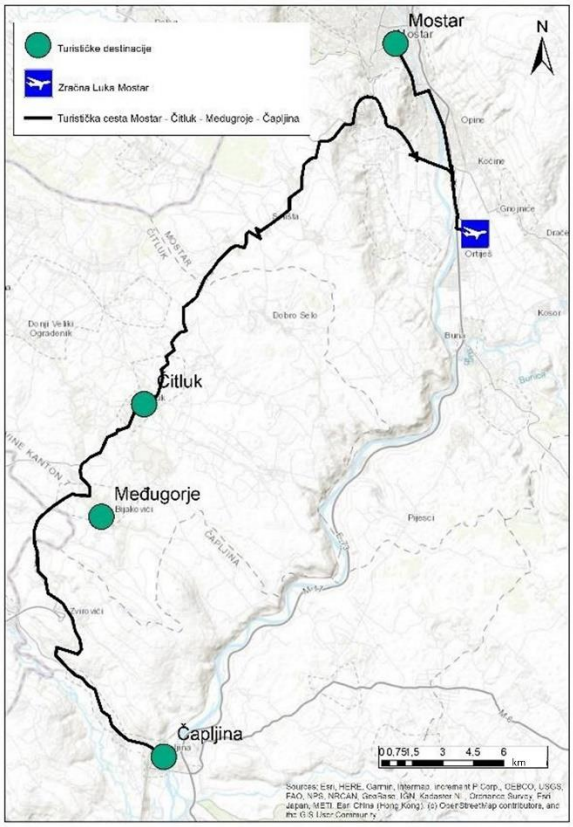
Sl. 10. Integrirana turistička ponuda Jezera sjeverne Hercegovine

Izvor: Autorski rad, ERSI, OpenStreetMap

6.3. Integrirana turistička ponuda zapadne transverale (Mostar –

Čitluk –Međugorje – Čapljina)

Krška visoravan Brotnjo poznati vinogradarski kraj, centar je i sjedište najviše vinskih podruma koji čine ponudu vinske ceste Hercegovine. Spajajući turističke destinacije predloženi regionalni putni pravac Mostar – Čitluk – Bijača (pravac prema RH) i nastavak Čapljina jedan je od poznatih turističkih puteva. Umrežavanje različitih turističkih ponuda stvorilo je bogatu turističku ponudu. Ova turistička ponuda integrira različite turističke lokacije polazeći od kulturno - povijesne baštine u Gradu Mostaru preko krške visoravni sa specifičnim kamenim vinogradima (Blizanci, Čitluk), najvećeg vjerskog središta u Jugoistočnoj Europi (Međugorje), prirodne ambijentalne (vodopadi Kravice i Hutovo Blato) i avanturističke (kanu safari na rijeci Trebižat) ponude do kulturno - povijesnog bisera rimske vile Mogorjelo u Čapljini. Prema anketiranju turista u Međugorju u okvir projekta TOMAS (2012.) pokazalo se da su ovo najčešće posjećene destinacije turista koji dolaze u Hercegovinu.



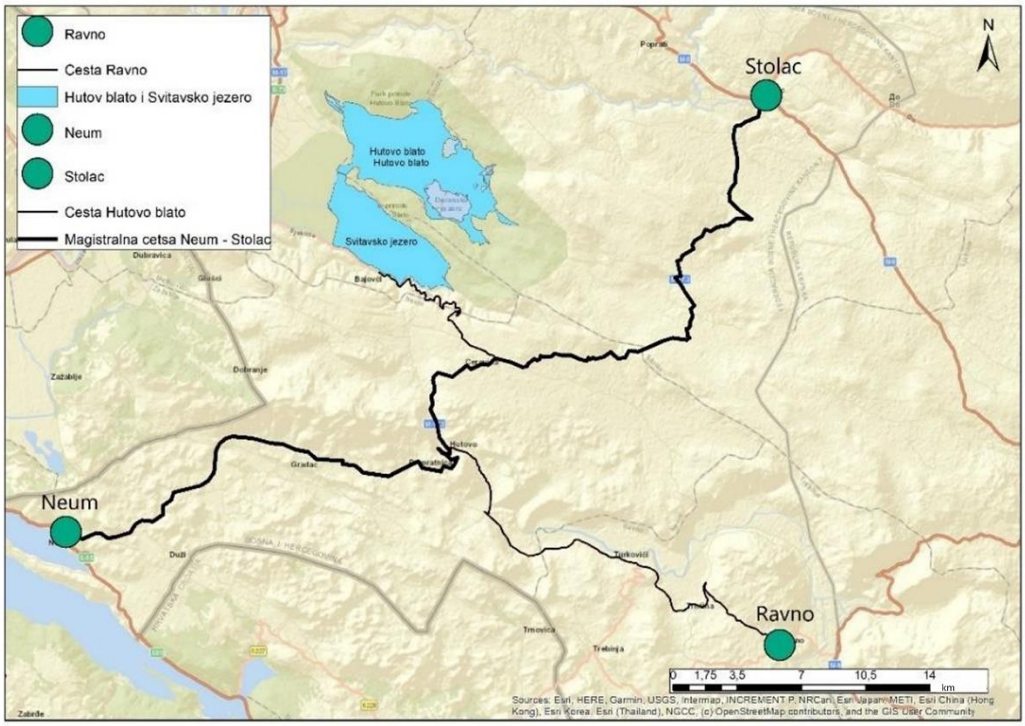
Sl. 11. Integrirana turistička ponuda zapadne transverale

Izvor: Autorski rad, ERSI, OpenStreetMap

6.4. Integrirana turistička ponuda Neum – Stolac – Hutovo blato – Ravno

Integrirana turistička ponuda Neum – Stolac - Hutovo blato – Ravno predstavlja najveći izazov u spajanju kompletne destinacije. Nova cesta Stolac – Neum pruža mogućnost razvoja turizma u četiri općine/grad (Stolac, Ravno, Neum, Čapljina). Sa strateškog gledišta ova prometnica predstavlja temelj gospodarskog razvoja. Do sada dislocirane turističke destinacije razvijale su zasebnu turističku ponudu. Općina Stolac s najbrojnijom ponudom kulturno – povijene baštine s preko 30 zaštićenih kulturno – povijesnih lokaliteta (prapovijesnih, srednjovjekovnih, suvremeni). Općina Ravno središte ruralnog turizma (ekološka poljoprivreda, OPG-ovi) koji upotpunjuje geomorfološki fenomen zaštićena špilja Vjetrenica i niz kulturno – povijesnih spomenika. OpćinaNeum svoju destinaciju temelji na kupališnom turizmu. neumsko zaleđe s tradicionalnim ruralnim naseljima još uvijek je turistički neiskorišten kraj. Perspektiva razvoja turizma je u poticanju ruralnog i eko turizma.

Posjete svakoj od općina ovisile su o utjecaju vanjskih faktora na lokaciju. Najviše posjetitelja Ravnom, špilji Vjetrenici dolazi iz Republike Hrvatske s kojom graniči. Općina Stolac je najposjećenija u vrijeme održavanja manifestacija i veoma je poznato jednodnevna izletnička destinacija. Nova cesta Stolac – Neum integrirat će navedene turističke lokacije i skraćujući dužinuputa omogućit će jednodnevni obilazak cijelog prostora. Imajući u vidu kvalitetu nove prometniceočekuje se visoka cirkulacija prometa što će dodatno potaknuti razvoj turizma uz prometnicu i u neumskom zaleđu.



Sl. 12. Integrirana turistička ponuda Neum – Stolac – Hutovo blato – Ravno

Izvor: Autorski rad, ERSI, OpenStreetMap

7. ZAKLJUČAK

Hercegovačko-neretvanska županija ima razvijenu osnovnu prometnu mrežu na kojoj se temelji društveni i gospodarski razvoj. Posljedice rata uvjetovale su druge oblike gospodarstva, s primarnog i sekundarnog na tercijarni i kvartarni sektor. Tako turizam dobiva jači zamah u postojećim destinacijama (Mostar, Međugorje), a postaje glavni pokretač razvoja rubnih područja (Rama, Konjic, Ravno, Neum). No, održiv i dugoročan razvoj turizma uvelike ovisi o dostupnostii prometne povezanosti.

Analizom trenutnog stanja i istraživanjem razvoja novih prometnica može se zaključiti da je provedena analiza stanja turizma i predložene integrirane ponude destinacije temeljene na postojećim i novim prometnim pravcima istaknule promet kao nositelja pojačane razvijenosti turizma u Županiji. Izgradnja planirane prometne mreže kao dio postojeće osigurat će kohezijski razvoj turističke ponude. Razvoj turizma imat će pozitivan utjecaj na sveukupni razvoj prostora.

Osobito je važno istaknuti povezani razvoj turističkih lokacija kao jednu destinaciju (integriranu ponudu destinacije) kako bi se mogla razvijati cijela regija u kojoj se destinacija nalazi. To je vrlobitno za općine na sjeveru i jugu županije koje su duže vrijeme podložne procesima depopulacije kao što je prostor neumskog zaleđa, ramska dolina i sl.

LITERATURA

1. Gelo, I., 2020: Suvremene promjene u funkcionalnoj strukturi grada Mostara, Diplomski rad, Zagreb, 66-68.
2. Kurtović, H., dr., 2007: Koridor Vc u funkciji unaprjeđenja tranzitnog turizma Bosne i Hercegovine; Utjecaj prometa na regionalni razvoj Bosne i Hercegovine i susjednih zemalja, 30.
3. Milićević, M., dr., 2019: Hercegovačko – neretvanska županija, MonografijaHercegovačko – neretvanske županije, 15.-21.
4. Sivrić, I., Krasić, S., 2018: Međusobni utjecaj koridorâ Vc i Jadransko-jonskoga i njihova važnost u prometnom povezivanju srednjega Jadrana i Podunavlja, Suvremena Pitanja, 152.- 160.
5. Pirsi, G., Remenyi, P., dr., 2007: Razvoj infrastrukture = urbani razvoj? Upitnici duž Vc koridora; Utjecaj prometa na regionalni razvoj Bosne i Hercegovine i susjednih zemalja, 21.
6. Lovrić, I., dr., 2009: Dvojaka funkcija obilazaka gradova – Moguće rješenje obilaznice Stolac kao spojnice magistralnih cesta

POPIS IZVORA

1. Strategija razvitka javnih cesta na području HNŽ/K 2020. – 2030., 2020. (5.1.2022.)
2. Strategija razvitka Hercegovačko – neretvanske županije za period 2021. – 2027. godina: Nacrt strateške platforme, Vlada Hercegovačko – neretvanske županije, 2021. (6.1.2022.)
3. Projekt modernizacije cestovnog sektora Federacije Bosne i Hercegovine: Ažurirana studijautjecaja na okoliš procjena utjecaja na društvene aspekte za dionicu Neum – Stolac, 2016. (12.1.2022.)
4. Strategija razvoja turizma Hercegovačko – neretvanske županije 2011. – 2021., 2016. (10.1.2020.)
5. Intenzitet prometa na mreži regionalnih cesta Hercegovačko – neretvanske županije – kantona u 2017. godini, Ministarstvo prometa i veza HNŽ, 2021. (7.1.2022.)
6. Federalni zavod za programiranje razvoja (FZZPR), https://www.fzzpr.gov.ba, posjećeno,(17.1.2022.)
7. PDF World slide., 2015. https://vdocuments.mx/documents/m6155cf9773550346d03391ac7d.html,. (12.1.2022.)
8. Federalni zavod za statistiku (FSZ), http://fzs.ba/, posjećeno, (15.1.2022)
9. Statistika.ba, http://www.statistika.ba/, posjećeno, (20.1.2022)

Popis slika

Sl. 1. Položaj Hercegovačko-neretvanske županije 4
Sl. 2. Administrativna podjela Hercegovačko-neretvanske županije 4
Sl. 3. Glavni prometni pravci u HNŽ-u 10
Sl. 4. Južna obilaznica 13
Sl. 5. Magistralna cesta Stolac – Neum 15
Sl. 6. Udio HNŽ u ukupno ostvarenom turističkom prometu u FBiH u 2019. godini 19
Sl. 7. Noćenja i dolasci turista na području HNŽ 2015. – 2019. 21
Sl. 8. Prosječna dužina boravka u HNŽ u 2019. godini 23
Sl. 9. Integrirana turistička ponuda uz Magistralu M17 36
Sl. 10. Integrirana turistička ponuda Jezera sjeverne Hercegovine 37
Sl. 11. Integrirana turistička ponuda zapadne transverale 38
Sl. 12. Integrirana turistička ponuda Neum – Stolac – Hutovo blato – Ravno 40

Popis tablica

Tab. 1. Gustoća naseljenosti 5
Tab. 2. Kretanje broja stanovnika od 2013. do 2019. 6
Tab. 3. Kretanje broja rođenih i umrlih od 2014. do 2019. 6
Tab. 4. Starosne strukture stanovništva u HNŽ i FBIH, 2016. i 2019. 7
Tab. 5.Broj urbanog i ruralnog stanovništva prema općinama i gradovima u HNŽ-u 2013. 7
Tab. 6. Turistički promet u FBIH u 2019. po županijama 19
Tab. 7. Turistički promet u FBIH u 2019. po zemljama porijekla/emitivnim tržištima 20
Tab. 8. Noćenja po mjesecima u HNŽ, 2019. godina 22
Tab. 9. Noćenja u HNŽ u 2019, prema vrstama smještaja 22
Tab. 10. Noćenja u HNŽ u 2019., prema općinama 23
Tab. 11. Smještajni kapaciteti u HNŽ prema vrstama 25
Tab. 12. Prostorni raspored smještajnih kapaciteta u HNŽ u 2019. godini 25
Tab. 13. Ekonomski pokazatelji za djelatnost I KD BiH 2010 u HNŽ 26
Tab. 14. Glavni motivi dolaska u tri najposjećenije destinacije u HNŽ 27
Tab. 15. Prosječni dnevni izdaci turista u tri najposjećenije destinacije u HNŽ 28