

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT



ZORICA MJESEČEVIĆ

PERSPEKTIVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U BOKI KOTORSKOJ

MAGISTARSKI RAD

Tivat, septembar 2019.

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT

PERSPEKTIVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U BOKI KOTORSKOJ

MAGISTARSKI RAD

Mentor: Doc.dr Vinko Nikić

Predmet: Strategijski menadžment

Student: Zorica Mjesečević, Br. Indexa: M1/15

Smjer: Nautički turizam upravljanje marinama

Tivat, septembar 2019.

PERSPEKTIVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U BOKI KOTORSKOJ

SADRŽAJ

SAŽETAK	
ABSTRACT	
POPIS TABELA	
POPIS SLIKA	
UVOD.....	1
Problem istraživanja	1
Cilj istraživanja	1
Predmet istraživanja.....	2
Hipoteze istraživanja.....	2
Metode istraživanja.....	3
Primjena i implikacije	4
Struktura rada.....	6
1 NAUTIČKI TURIZAM.....	7
1.1 Pojam nautičkog turizma	10
1.2 Istorijski razvoj nautičkog turizma	15
1.3 Oblici nautičkog turizma	16
1.4 Djelatnost nautičkog turizma	17
1.4.1 Jahting.....	17
1.4.2 Kruzing	19
1.4.3 Čarter	23
1.5 Uslovi za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori.....	26
1.5.1 Prirodni uslovi za razvoj nautičkog turizma.....	27

1.5.2 Prostorni uslovi i održivost luka i marina nautičkog turizma.....	27
2 ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA.....	31
2.1 Neposredni uticaj nautičkog turizma	32
2.2 Posredni uticaj nautičkog turizma.....	33
2.3 Negativni uticaj nautičkog turizma.....	35
2.4 Faktori i uslovi za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori.....	38
3 NAUTIČKI TURIZAM CRNE GORE.....	41
3.1 Trendovi u međunarodnom turizmu od značaja za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori.....	41
3.2 Uticaj tehnologije na razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori	42
3.3 Smještajni kapaciteti u Crnoj Gori.....	44
3.4 Strategija razvoja nautičkog turizma Crne Gore.....	44
4 MARINE I LUKE U NAUTIČKOM TURIZMU CRNE GORE	47
4.1 Luka Bar	54
4.2 Luka Kotor.....	54
4.3 Portomontenegro.....	55
4.4 Lustica bay.....	57
4.5 Marina Budva	59
4.6 Porto Novi.....	60
5. PERSPEKTIVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U BOKI KOTORSKOJ.....	62
5.1. Polazište za budući razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj.....	62
5.2. Nautički turizam - razvojna mogućnost Boke kotorske.....	64
5.3. Očekivanja i benefiti za razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj	68
ZAKLJUČAK.....	74
LITERATURA	77

SAŽETAK

Zbog značajnog udjela ukupne ekonomije, a posebno zbog potrebnih kapaciteta za realizaciju neiskorišćenih morskih i obalnih resursa, nautički turizam sve više privlači pažnju diljem svijeta. U Crnoj Gori je nautički turizam novi ekonomski fenomen čija je budućnost tek u početnom razvoju. Višestruki efekti nautičkog turizma otkrivaju nove, smislene uslove života i urbanizacije, kao i čitav niz aktivnosti koje su direktno ili posredno povezane s cjelokupnom turističkom ponudom. Nautički turizam kao sistem proučava se prvenstveno kroz njegovu osnovnu svrhu i funkcije, a zatim kroz ciljeve, aktivnosti, organizacione i eksploatacione osnove, složenost i dinamičnost, upravljivost, zavisnost o okruženju i mogućim promjenama okruženja, a ispituje se u odnosu na sve njegove prostorne, socijalne, ekonomske i druge efekte bitne za cjelokupni turistički i privredni sistem zemlje. U tom je procesu vrlo važno definisati početnu situaciju koja je neophodna za efikasno upravljanje sistemom nautičkog turizma, a zatim postaviti misiju, viziju i politiku za postavljanje ciljeva. S druge strane, sistem kojim se upravlja mora steći karakteristike sistema upravljanja kvalitetom, što uključuje procesnu orijentaciju koja služi potrebama korisnika (kupac-nautičar), zahtijevajući stalno poboljšanje sistema i politike održivog razvoja bazirane na ukupnoj sigurnosti i zaštiti oruženja kao glavne komparativne prednosti nautičkog turizma u Crnoj Gori. Razumijevanje obalnih područja kao integrisanih morskih i kopnenih površina uključuje uravnotežen razvoj i mora biti dugoročno održivo, naglašavajući važnost odgovornog upravljanja prirodnim resursima, jer je more jedan od najvažnijih resursa određene zemlje. U posljednjih trideset godina, od kada je započeo značajniji razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori, nautički turizam se pokazao kao jedan od najpropulzivnijih i najstabilnijih oblika turizma. Koristeći svoje komparativne prednosti, nautički turizam privlači najzahtjevnije klijente i inicira niz pratećih poslovnih aktivnosti i stranih ulaganja. Pozitivni efekti nautičkog turizma evidentni su na svim nivoima, od nacionalnog do lokalnog, ali i na nivou poslovnih aktivnosti. Perspektive razvoja nautičkog turizma je moguće ostvariti zahvaljujući: integrisanim planiranjem svih aktivnosti unutar sistema nautičkog turizma; realizacijom i provođenjem planiranih aktivnosti; analizom i kontrolom rezultata aktivnosti u skladu sa planovima; pokretanjem aktivnosti za ostvarivanje planiranih ciljeva ili postavljanje novih ciljeva. Crna Gora koja svojom obalom izlazi na Jadransko more i Sredozemlje ima idealne uslove za razvoj nautičkog turizma i ima veliki broj komparativnih prednosti u odnosu na većinu drugih mediteranskih zemalja. Ove prednosti se ogledaju u prijatnoj klimi, relativno dobro uređene i zaštićenih luka i turističkih marina, bolji geografski položaj u odnosu na zemlje iz kojih dolaze nautički turisti, te bolje očuvana prirodu i čišće more. Dakle, Crna Gora ima vrlo lijepu obalu, uvale i zalive, među kojima je zaliv Boke kotorske koja se smatra jednim od najljepših zaliva u svijetu. Razvoj nautičkog turizma ima mogućnost da intenzivira izgradnju luka i marina posebne namjene, što može uzrokovati negativne promjene određenih područja ako se nautički turizam sistemski ne planira. Treba imati na umu da se prostor uz more i obala ne može smatrati neobnovljivim prirodnim resursom. Osim niza nespornih i jasnih ekonomskih i društvenih koristi ostvarenih tokom razvoja nautičkog turizma i njegovih efekata, takav razvoj doveo je do niza nedostataka.

Ključne riječi: nautički turizam, perspektive razvoja, marine i luke nautičkog turizma

ABSTRACT

Due to the significant share in the total economy, and especially due to the necessary capacity to realize unused sea and coastal resources, nautical tourism is attracting more attention all over the world. In Montenegro, nautical tourism is a new economic phenomenon whose future is in initial development. The multiple effects of nautical tourism reveal new, meaningful living conditions and urbanization, as well as a whole series of activities that are directly or indirectly linked to the overall tourist offer. Nautical tourism as a system is studied primarily through its basic purpose and functions, and then through goals, activities, organizational and exploitation basics, complexity and dynamism, manageability, dependence on the environment and possible changes of the environment, and is examined in relation to all its spatial, social, economic and other effects essential for the overall tourist and economic system of the country. In this process it is very important to define the initial situation that is necessary for efficient management of the nautical tourism system, and then set up a mission, vision and good setting policy. On the other hand, the system managed must acquire the characteristics of a quality management system, which includes a process orientation that serves the needs of the customer (buyer-nautical), requiring constant improvement of the system and sustainable development based on total safety protection of environment as the main comparative advantage of nautical tourism in Montenegro. Understanding coastal areas as integrated sea and land areas involves balanced development and must be sustainable in the long term, emphasizing the importance of responsible natural resource management, as the sea is one of the country's most important resources. In the last thirty years, since the more significant development of nautical tourism in Montenegro has begun, nautical tourism has proved to be one of the most promising and stable forms of tourism. Using its comparative advantage, nautical tourism attracts the most demanding customers and initiates a series of accompanying business activities and foreign investments. Positive effects of nautical tourism are evident at all levels, from national to local, but also at the level of business activities. The prospects for the development of nautical tourism can be achieved thanks to: integrated planning of all activities within the nautical tourism system; realization and implementation of planned activities; analysis and control of activity results in accordance with plans; by launching activities to accomplish planned goals or setting new goals. Montenegro with its coastline to the Adriatic Sea and the Mediterranean has the ideal conditions for the development of nautical tourism and has a number of comparative advantages over most other Mediterranean countries. These advantages are reflected in a pleasant climate, relatively well-kept and protected harbors and tourist marinas, a better geographic position compared to the countries that come from nautical tourists, and a better preserved nature and clean sea. Thus, Montenegro has a very beautiful coast, coves and bays, among which is the bay of Boke Kotor which is considered one of the most beautiful bays in the world. The development of nautical tourism has the potential to intensify the construction of ports and marinas for special purposes, which can cause negative changes in certain areas if nautical tourism is not planned systematically. It should be borne in mind that the area along the sea and coastline can not be considered as a non-renewable natural resource. Apart from a series of undisputable and clear economic and social benefits generated during the development of nautical tourism and its effects, such development has led to a number of shortcomings.

Key words: nautical tourism, development perspectives, marinas and port of nautical tourism

POPIS TABELA

Tabela 1. Dolazak stranih plovila za razonodu, sport i rekreaciju u teritorijalno more Crne Gore, 2017. godina.....	51
Tabela 2. Broj posjetilaca prispjelih plovilima, 2017. godina.....	52
Tabela 3. SWOT analiza nautičkog turizma u Boki kotorskoj.....	71

POPIS SLIKA

Slika 1. Marina Portomontenegro	57
Slika 2. Naslje i marina Lustica Bay.....	59
Slika 3. Marina Porto Novi	61

UVOD

Problem istraživanja

Atraktivna i očuvana obala i more kao prirodni pomorski resursi osnovni su potencijal dosadašnjeg i budućeg razvoja crnogorskog turizma. Strateško opredjeljenje Crne Gore ka ekonomskoj politici bazira se na razvoju turizma, pa i selektivnih oblika turizma, među kojima je i nautički turizam kao jedan od vitalnih segmenata crnogorske nacionalne ekonomije. Pri tome zaštita resursa (mora) na kojima počiva nautički turizam je od posebnog značaja.

Turističko tržište ima veoma dinamičan karakter, koji se manifestuje stalnim promjenama na strani turističke ponude i potražnje, a rastom prihoda i slobodnog vremena, uz promjene koje se dešavaju u socio-kulturnoj i demografskoj sferi, izaziva diverzifikaciju na strani tražnje, što rezultira pojavom novih oblika turističke ponude. Savremeni nautički turizam se razvija kao rezultat većeg interesovanja turističke tražnje za odmorom na plovilima. Svakako, nautički turizam je do sada relativno malo istraživan u Crnoj Gori, iako ga karakteriše čitav niz specifičnosti. Kako, međutim, perspektivu i razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj, kao crnogorskog dijela Jadrana, poslednjih deset godina, ne prati odgovarajuća planska podrška, što značajno ugrožava njegovu buduću održivost, neophodno je uočiti problem uspostavljanja reda, kojim bi se obezbijedila dugoročna održivost cjelokupne turističke destinacije, i pristupiti planiranju, razvoju i kontroli postojećih planskih dokumenata regulisanja nautičkog turizma na crnogorskoj obali.

Dakle, s obzirom da je nautički turizam fenomen koji je u posljednja tri desetljeća zabilježio jednu od najviših razvojnih stopa poznatih u evropskim, pa i crnogorskoj privredi, ekonomski prognostičari razvoja turizma slažu se da je nautički turizam u ranoj fazi razvoja i da se veći rast tek očekuje. Međutim, iz naučne perspektive, razvoj nautičkog turizma još uvijek nije dovoljno zastupljen u nauci o turizmu. U Crnoj Gori se nautički turizam vidi kao nova prilika za privredu i za razvoj, a podstakao je brojne naučne i istraživačke programe. Ovaj magistarski rad je usmjeren na istraživanje perspektiva razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj, s obzirom da razvoj nautičkog turizma u ovom području treba biti u skladu s konceptom razvoja Crne Gore i Boke kotorske, kao i njene okoline.

Cilj istraživanja

Nautički turizam je složen sistem koji zahtijeva korišćenje svih obrazaca i zakonitosti opšte teorije sistema i načela za upravljanje integrisanim složenim sistemom a sve u cilju istraživanja i identifikacije perspektiva razvoja nautičkog turizma u Boki Kotorskoj.

Boka kotorska ima vrlo povoljne prirodne uslove za razvoj nautičkog turizma, kao što su zaštićena obala koju čini niz zaliva i uvala pogodnih za slobodno vrijeme pomoraca, kao i povoljne klimatske i hidrografske uslove. Osim osnovnih prirodnih prostornih uslova i razvojnih potencijala nautičkog turizma, posebna se važnost pridaje i razvoju komplementarnih djelatnosti. Dakle, cilj je istraživati mogućnosti i perspektive razvoja takvih aktivnosti, definišući nautičku privredu kao osnovnu smjernicu za buduću razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori. Poseban naglasak stavljen je na razvoju dopunskih aktivnosti, a paralele su povučene između dostignuća nautičke privrede Boke kotorske i Crne Gore, i nautičke privrede širom svijeta.

Cilj ovog istraživanja je potvrditi koje su perspektive razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj, identifikujući najvažnije determinante sa aspekta kako pružaoca usluga, tako i korisnika istih tj. nautičkih posjetilaca. Perspektiva razvoja nautičkog turizma se razmatra za područje primorja Srne Gore, sa posebnim osvrtom na perspetive razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj, kao i mogućnosti za daljnji napredak i razvoj kruzing i jahting oblika nautičkog turizma na ovom području. Dakle, svrha istraživanja je prikazati trenutno stanje nautičkog turizma u Boki kotorskoj, te ukazati na prednosti, prepreke i prijetnje budućeg razvoja, ocjenjujući istovremeno zadovoljstvo nautičkih turista uslugama koje se pružaju u Boki kotorskoj. Sem toga, cilj rada je takođe utvrditi međuzavisnosti metodologije prostornog planiranja kao kontinuirane aktivnosti koja omogućuje identifikaciju razvojnih procesa kao i uvažavanje interesa u funkciji pravodobne ponude prostornih i razvojnih mogućnosti investitorima u oblasti nautičkog turizma, određujući međuzavinosti nautičkog turizma i razvoja baziranog na modelu rada lluka i marina nautičkog turizma usklađenog sa potrebama područja na kojem se nalaze luke i marine nautičkog turizma u Crnoj Gori, sa posebnim osvrtom na Boku kotorsku.

Predmet istraživanja

Nautička djelatnost ima veliki potencijal za socio-ekonomski razvoj turizma. U Crnoj Gori je ovaj sektor prioritetan problem, jer pokazuje jasnu predanost specijalizaciji i repozicioniranju rastuće nautičke destinacije na evropskom nivou. Ovi aspekti, zajedno s iskustvom i tradicijom koju nastoji graditi kao odredište za plovila i nautičare, predstavljaju snage koje još nisu iskorišćene u pokušaju da se odmakne od svoje slike, samo kao tradicionalne destinacije sunca i plaža. Dakle, neophodno je da se na nacionalnom nivou definiše jasna strategija za promovisanje rasta nautičkog turizma i svih njegovih formi. Međutim, smatra se da je razvoj ovog sektora težak proces zbog velikog broja faktora koji međusobno djeluju, a ujedno i fenomen izuzetnog društvenog i ekološkog značaja koji opravdava pažnju naučnika i istraživača.

U okvirima nautičke turističke potražnje postoje dvije vrste potreba i to onih koje se vezuju 1. za plovila, ali i 2. za potrebe nautičkih posjetilaca. Za razliku od klasičnog turizma, dio usluga namijenjenih plovilima je moguće realizovati i u odsustvu nautičara. Ovaj segment turizma bilježi veći indeks rasta posljednjih trideset godina od turizma, dok se prihodi koji se ostvaruju po jedinici kapaciteta su značajno veći od onih u klasičnom smještaju, a prati ga i razvoj velikog broja novih djelatnosti i zanimanja.

S toga, ovo istraživanje ima zadatak da analizira determinante perspektive razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori, sa posebnim osvrtom na perspektive razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj.

Hipoteze istraživanja

Osnovna hipoteza ovog magistarskog rada glasi:

H0: Upravljanje nautičkim turizmom u Boki kotorskoj je važan faktor razvoja Boke kotorske i Crne Gore, jer može povećati konkurentnost u oblasti turizma na međunarodnom turističkom tržištu.

Dodatne hipoteze rada glase:

- H1: Postojanje luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj omogućavaju porast atraktivnosti ukupne turističke ponude Crne Gore i Boke kotorske, a razvoj podrazumijeva proširenje postojeće infrastrukture i pružanja kvalitetih usluga u oblasti nautičkog turizma.
- H2: Izgradnja i postojanje luka i marina nautičkog turizma na određenom području pozitivno utiče na rast zaposlenosti.
- H3: Postojanjem luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj i Crnoj Gori pruža se mogućnosti ostvarenja posrednih dodatnih koristi, kao što su koristi povećanja životnog standarda i poboljšanje komunalne infrastrukture, kao i produžetak trajanja turističke sezone, posebno važne na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou.
- H4: Postojanje i rad luka i marina nautičkog turizma u Crnoj Gori utiče na opštu transformaciju mjesta u kojima su izgrađene pomažući proširivanje ponude, a sve u cilju zadovoljenja potreba nautičara.
- H5: Izgradnja luka i marina nautičkog turizma pomaže poboljšanje kvaliteta života lokalnog stanovnika određenog područja.
- H6: Nautički turizam indirektno i direktno utiče na povećanje smještajnih kapaciteta u obalnim područjima Boke kotorske.
- H7: Nautički turizam utiče, ali i podstiče razvoj brojnih uslužnih aktivnosti koje su direktno i indirektno povezane s potrebom pružanja povremenih i raznolikih usluga nautičarima.

Dakle, budući razvoj industrije u oblasti nautičkog turizma temelji se na razvoju potencijala novih tržišta, novih proizvoda i novih turističkih segmenata.

Pomoćna hipoteza:

Uticaj savremenih trendova, kao i profilisanje i obogaćenje ponude u oblasti nautičkog turizma u Boki kotorskoj omogućuje perspektivan razvoj i napredak, a subjektima koji su u uključeni u nautički turizam daje mogućnost postizanja konkurentskih prednosti i mogućnosti prilagođavanja turističkoj i nautičkoj tražnji.

Da bi se postigla održivost u oblasti nautičkog turizma neophodno je uvođenje ekološki odgovornog poslovanja koje podjednako podržava održivi razvoj Crne Gore, a time i Boke kotorske kao nautičke turističke destinacije.

Metode istraživanja

Naučne metode koje su korišćene u ovoj magistarskoj tezi podrazumijevaju primjenu metoda sistemskog, kritičkog i kontrolisanog procesa rješavanja naučnih problema postavljenog na samom početku ove teze. Kako bi se zadovoljili osnovni metodološki zahtjevi tokom istraživanja koristile su se različite istraživačke metode i procesi verifikacije kako bi se prikupili relevantni podaci (postojeća literatura, izvještaji, dokumenti, publikacije, statistika itd.), a sve u cilju analize perspektiva razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj, što podrazumijeva kako kvantitativnu, tako i kvalitativnu analizu.

Prvi korak je bio prikupljanje literature o metodologiji naučnog istraživanja u industriji nautičkog turizma iz različitih izvora, dok se nakon toga koristila istraživačka literatura, kroz faze otkrivanja, opisujući sistemski i strukturirano objašnjavajući rezultate istraživanja.

Tokom sekundarnog istraživanja dolazi se do postojeće ponude i stanja nautičkog turizma na primorju Crne Gore i u bokokotorskom zalivu, upoređujući ih sa onima iz zemalja neposrednog okruženja (Hrvatska, Italija) kako bi se predložila rješenja i obogaćenje ponude u oblasti nautičkog turizma u Boki kotorskoj, a sve u cilju stvaranja novih proizvoda i privlačenje novih posjetilaca/nautičara.

Dakle, da bi se ispunila svrha, korišćene su slijedeće naučne metode: analiza, sinteza, metoda klasifikacije, indukcije i dedukcije. Kvalitativna studija s induktivnim pristupom je odabrana kao prikladna metoda istraživanja, a primarni podaci su prikupljeni putem studije stručne, uglavnom inostrane, ali i domaće literature i stručnih naučnih članaka iz oblasti turizma i selektivnih oblika turizma, sa posebnim osvrtom na perspektive razvoja nautičkog turizma u pomorskim zemljama na Mediteranu.

Dakle, metodologija se sastoji od deskriptivne metode kako bi se opisala trenutna situacija nautičkog turizma, dok komparativna metoda prikazuje trendove nautičkog turizma u svijetu i u zemljama neposrednog okruženja. Kvalitativna metoda istraživanja primjenjuje se u obliku studije naučne literature.

Primjena i implikacije

Obzirom da ova teza nastoji prikazati sadašnji položaj i glavne karakteristike nautičkog turističkog potencijala Boke kotorske na kvantitativan i kvalitativni način, istraživane su mogućnosti, perspektive i prijetnje nautičkog turizma ovog područja.

Nalazi napravljeni ovom magistarskom tezom ukazuju da Crna Gora, s obzirom na kvalitet i infrastrukturu marina i luka nautičkog turizma, stoji iza ostalih konkurentnih turističkih destinacija na Mediteranu. Potrebno je ulagati više u stvaranje dodatnih usluga, kao što su sportske, ugostiteljske i zabavne usluge, kako bi se zadovoljili zahtjevi nautičkih turista i privukao segment veće potrošačke moći, tražeći „*veću vrijednost za novac*“, zajedno s boljim kvalitetom usluga. Da bi ostale konkurentne, marine i luke nautičkog turizma u Boki kotorskoj bi trebale sadržavati specifičan skup usluga i dobro osmišljenu infrastrukturu, a stvaranje i pozicioniranje robne marke treba izgraditi za bolju promociju i prepoznavanje među turistima/nautičarima, kako bi se stvorila svijest o jedinstvenim atrakcijama u Boki kotorskoj i primorju Crne Gore. Snažan nautički brand razlikovao bi nautički turizam u Boki kotorskoj (i u Crnoj Gori) od konkurencije, izgradnjom i ponudom savremenih, raznovrsnih usluga i sadržaja u postojećim marinama, a nautički turizam bi postao visokokvalitetan turistički proizvod, koji bi sve više bio korišćen među međunarodnim i domaćim nautičkim tržištem, što bi koristilo privrednom i društvenom razvoju Boke kotorske i cijele Crne Gore.

Doprinos istraživanja rada se ogleda u boljem razumijevanju menadžmenta u nautičkom turizmu i problemima kojima se treba baviti kako bi se poboljšao nautički turizam kao selektivni tip turizma u Crnoj Gori. Rezultati naučnih metoda korišćenih u ovom istraživanju pridonose širenju naučnih i primijenjenih znanja i stvaranju čvrste baze za daljnje poboljšanje nautičkog turizma iz perspektive zadovoljstva gostiju i kvaliteta usluga.

Prirodni resursi i atrakcije u Boki kotorskoj značajno utiču na razvoj nautičkog turizma i predstavljaju vitalni element turističke ponude, a kada nautički turizam u Boki kotorskoj dostigne svoj maksimum efikasnosti, on će takođe imati važnu ulogu u ekonomskom aspektu razvoja turizma Crne Gore.

Doprinos rezultata istraživanja naglašava ulogu vlade, potrebu redefinisavanja konfuznih i neefikasnih fiskalnih politika koje se primjenjuju na preduzeća za iznajmljivanje plovila u nautičkom turizmu i druge pružaocje usluga, utičući na uspjeh nautičkog turizma i turističkih agencija Boke kotorske.

Potražnja u oblasti nautičkog turizma poslednjih godina izuzetno raste, a nautičari su sve zahtjevniji i zbog toga ponuda mora slijediti njihove preferencije. Iz tog razloga ovaj rad treba pridonijeti razumijevanju trendova i zahtjeva nautičara, i te izraziti stavove i zadovoljstvo uslugama koje je moguće pružiti u lukama i marinama nautičkog turizma.

Dakle, nautički turizam je postao jednim od najuticajnijih faktora razvoja koji utiče na privredni rast konkurentnosti zemlje na svjetskim tržištima. Uprkos otežanim činjenicama da Crna Gora ne pripada izrazito razvijenim evropskim ekonomijama ima potencijale za razvoj ovog oblika turizma. Taj potencijal se treba i može ostvariti putem napretka turizma i stvaranjem pozitivne slike zemlje na globalnom turističkom tržištu, a posebno iz razloga što je nautički turizam jedno od glavnih područja rasta turizma uopšte.

Međutim, prekomjerna okupacija i uzurpacija obale i pretjerano iskorišćavanje morskih i obalnih prirodnih resursa ugrožava održivost ovog sektora. Degradacija okruženja ugrožava prosperitet mnogih obalnih gradova i naselja, a posebno u Boki kotorskoj, utičući na njeno bogatstvo, autentičnost i kulturnu tradiciju i dovodeći u opasnost njenu privlačnost kao turističke destinacije. Stoga je hitno potrebno obratiti pažnju na zdravlje okruženja crnogorskih turističkih prostora zajedno s proizvodima koje oni nude, bazirajući daljnji razvoj na održivosti kao ključnom faktoru diferencijacije i konkurentnosti Crne Gore kao turističke destinacije. U tom kontekstu, nautički turizam može poslužiti kao baza stvaranja strateškog saveza društva u isticanju vrijednosti prirodnih i kulturnih resursa obalnih crnogorskih područja.

Jedrenje, surfanje, kajaking, ronjenje, su samo neki od oblika nautičkog turizma, koji pored pružanja usluga u marinama i lukama nautičkog turizma, uvelike mogu zavisiti o dobro održavanom okruženju i zdravim morskim ekosistemima. Ove aktivnosti doprinose zdravom turizmu i jačaju takve destinacije, a nautički turizam kao strateško sredstvo za prenošenje vrijednosti koje povezuju ljude s prirodom i sportom i ima vrlo pozitivan edukativni uticaj na posjetioce i lokalne zajednice.

Ovaj magistarski rad dakle predstavlja sistemsku i sveobuhvatnu analizu ekonomskih, socijalnih i ekoloških aspekata i perspektiva razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj. Istražuje se problem stanja sadašnjih kapaciteta, kao i izbora mjesta gradnji novih kapaciteta marina i luka nautičkog turizma, te identifikuju ekonomske, političke i socio-kulturni faktori razvoja. U radu se ukazuje na važnost uravnoteženog razvoja marina i luka nautičkog turizma na primorju Crne Gore i u Bokokotorskom zalivu kao primarne odrednice integrisanog upravljanja morskim područjem. Zbog svojih višestrukih multiplikativnih efekata nautički turizam je jedna od glavnih oblika turizma koja ima veliki potencijal za razvoj u Crnoj Gori. S toga ovaj rad takođe ukazuje na važnost sistemskog vrednovanja potencijala nautičkog turizma na načelima održivog razvoja uz podsticanje i podizanje nautičko-turističke ponude na viši nivo na čitavom primorskom području Crne Gore i naglašava potrebu za povećanjem kapaciteta luka nautičkog turizma, čime se može pridonijeti povećanju životnog standarda stanovnika čitavog priobalnog područja. Pri tome

razvojni proces mora uzeti u obzir principe prostorne organizacije i potrebe ljudi koji žive i rade na području nautičko-turističke destinacije tj. primorja Crne Gore.

Struktura rada

Ovaj magistarski rad je strukturiran u pet poglavlja. U uvodnom dijelu je definisan problem, cilj i svrha istraživanja, postavljena hipoteza i opisana metodologija, te data struktura rada.

U prvom poglavlju rada je definisan pojam nautičkog turizma, prikazan istorijski razvoj na području Crne Gore, definisani oblici i djelatnosti nautičkog turizma uključujući: jahting, kruzing i chartering, kao i prirodni i prostorni uslovi razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori.

U drugom poglavlju ovog magistarskog rada obrađuju se neposredni pozitivni i negativni uticaji nautičkog turizma na privredu određene zemlje, sa posebnim osvrtom na ekonomiju i turizam Crne Gore, kao i faktori i uslovi razvoja nautičkog turizma na ovom podneblju.

Treće poglavlje rada bavi se trendovima međunarodnog turizma koji je od značaja za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori i o uticaju tehnologije, a posebno informaciono-komunikacione tehnologije na nautički turizam u Crnoj Gori, te daje pregled smještajnih kapaciteta u oblasti nautičkog turizma u Crnoj Gori, i predlaže donošenje strategije u oblasti nautičkog turizma i donošenja akcionog plana razvoja nautičkog turizma.

Četvrto poglavlje ove magistarske teze je posvećeno obrađivanju informacija najvažnijih i najluksuznijih marina i luka nautičkog turizma na primorju Crne Gore, dok posljednje peto poglavlje rada obrađuje perspektive razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori, najvažnijim polazištima i razvojnim mogućnostima, te detaljnije prikazuje najvažnija očekivanja i benefite razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj.

Na samom kraju su data zaključna razmatranja i prikazana lista korišćene bibliografije.

1 NAUTIČKI TURIZAM

Ljudske potrebe za turističkim i posebnim interesnim oblicima turizma igraju sve važniju ulogu u turističkim putovanjima. Stoga efekat turizma na prostor postaje vitalno pitanje i predmet je interesa naučnika i stručnjaka u različitim područjima. Kao poseban interes za turizam, nautički turizam, zajedno sa svojom infrastrukturom i nadgradnjom, snažno utiče na transformaciju prostora, u osposobljenom i ograničavajućem smislu.

Cilj razvoja nautičkog turizma na određenom području je predložiti model razvoja koji se usredotočuje na ekološku i ekonomsku prihvatljivost prostora za luke i marine nautičkog turizma, a imajući u vidu scenario koji podrazumijeva održivi razvoj.

Prema Kljajiću¹, pojam "*nautički*" potiče od grčke riječi „*nutos*“ (mornar) i označava navigacionu vještinu i pomorstvo, za razliku od Lukovića², koji vjeruje da je taj izraz izveden iz grčke riječi „*naus*“, koja znači brod, ali i vještina jedrenja.

U literaturi se pojam "*nautički turizam*" često poistovjećuje s pojmom "*marine turizam*" - dakle isključivo s jedrenjem i drugim aktivnostima na moru. Međutim, taj se tip turizma sprovodi i na rijekama, jezerima i njihovim obalama, na iznajmljenim i sopstvenim plovilima za rekreaciju, zabavu i sport, stacionirane ili na moru.³

Razvoj nautičkog turizma postao je svjetski fenomen. Do pojave vazdušnog saobraćaja (početkom 20. vijeka), brodovi su, posebno interkontinentalni, obavljali putovanja, koja su se postupno pretvarala u luksuzne hotele.⁴

Turistički brodovi danas se smatraju hotelima, kao što se vidi iz fraza "*plutajući hoteli*".⁵

U 16. vijeku prvi poznati počeci krstarenja orijentisani na zabavu, rekreaciju i sport na holandskim kanalima. Najvažniji događaji u razvoju masovnih turističkih krstarenja odvijali su se od početka 19. vijeka. Počinje istorija međunarodnih turističkih krstarenja godina 1801. – puštajući na tržište parobrod "*Charlotte Dundas*".⁶

Početkom 20. vijeka započela je izgradnja specijalizovanih luka za privez jahti i brodova. Udruženje motornih i brodskih konstruktora iz New Yorka "*New York*" prvi je put upotrijebila pojam „*marina*“ 1928. godine, međunarodno priznata za sve osnovne objekte

¹ Kljajić, B. (1962): Rječnik stranih riječi, Zagreb, str. 1007.

² Luković, T. (2007): Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Zagreb, 58 (11), str. 689-708, str. 691.

³ Štećić, S., Šimićević D., Ćurčić, N. (2013): Specijalni oblici turizma. Forma B, Beograd.

⁴ Dragin, A. (2010): Međunarodna turistička krstarenja koridorom 7 (monografija). Univerzitet u Novom Sadu. Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo.

⁵ Dowling, R.K. (2006): Cruise Ship Tourism. CABI, Oxfordshire.

⁶ Vuksanović, N., Pivac, T., Dragin, A. (2013): Contemporary trends in nautical tourism on the example of european river cruising companies Researches Reviews of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management 42, str. 124.

nautičkog turizma. Najpoznatiji brod za turistička krstarenja preko Atlantika 1935. bio je "Normandija".⁷

Krstarenja, kao oblik nautičkog turizma u svijetu stalno raste i predstavljaju atraktivan oblik savremenih turističkih putovanja. Tokom posljednjeg desetljeća međunarodna turistička krstarenja postala su turistička atrakcija koja je pokazala najveći porast svih na globalnom nivou. Dok je globalna potražnja za međunarodnim putovanjima povećana stopom od 4,3%, tržište međunarodnih turističkih krstarenja bilježi porast od 7,9%.⁸

Crna Gora ima vrlo povoljne prirodne uslove, kao što su velika morska područja (kao i jezera i rijeke), obalu od oko 293,5⁹ km, sa uvalama i zalivima, poput zaliva Boke kotorske pogodnim za nautičare.

Klimatski uslovi takođe doprinose razvoju nautičkog turizma, a potrebno je osigurati upravljivost sistema, kao i interakciju svih komponenti unutar tog sistema, te njihovu zajedničku orijentaciju prema zajedničkim vrijednostima i ciljevima, što je osnova za postizanje efikasnih i maksimalnih rezultata.¹⁰

Navedene karakteristike sistema nautičkog turizma sugišu da je nautički turizam povezan s dva ekonomska područja i to:

1. pomorskom i
2. turističkom privredom,

zauzimajući jednako važno mjesto i ulogu.¹¹

Nautička djelatnost ima visok kvalitet za društveno-ekonomski razvoj zemlje zahvaljujući multiplikativnim efektima.^{12,13,14}

Stvaranje stabilnog i kvalifikovanog zapošljavanja, njegova komplementarnost s turističkom ponudom¹⁵ njegov ublažavajući efekat na sezonalnost,¹⁶ i impuls koji daje dinamiku obalnog prostora i tehnološke inovacije,¹⁷ samo su neki od atributa ovog sektora.

⁷ Dragin, A. (2008): Međunarodna krstarenja koridorom 7 i nautički turizam Srbije, Doktorska disertacija, Univerzitet u Novom Sadu. Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo.

⁸ WTO (World Tourism Organization) (2003): Worldwide Cruise Ship Activity. World Tourism Organization, Madrid (preuzeto od Dowling, 2006).

⁹ <http://www.nautour.info/crnagora.php>, pristup 21/5/2019.

¹⁰ Favro, S. (2002): Joining of Croatia in the Development of the European Nautical Tourism, First European Yacht Tourism Congress, Rogoznica.

¹¹ Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z. (2008): Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god. 22, br. 1, str. 31-51.

¹² Mikulić, J., Krešić, D., Kožić, I. (2015): Critical Factors of the Maritime Yachting Tourism Experience: An Impact-Asymmetry Analysis of Principal Components, Journal of Travel & Tourism Marketing, 32: str. 30-S41. DOI: 10.1080/10548408.2014.981628.

¹³ Luković, T. (2013): Nautical tourism, CABI, Dubrovnik. DOI: 10.1079/9781780642444.0000.

¹⁴ Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z. (2008): Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god. 22, br. 1, str. 31-51.

¹⁵ Esteban Chapapria, V. (2000): Futuro y expectativas del turismo náutico, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia.

¹⁶ Ferradás Carrasco, S. (2001): La relevancia del turismo náutico en la oferta turística, Cuadernos de Turismo, 7: str. 67-80.

Tako, se nautički turizam doživljava kao izuzetna prilika za razvoj primorskih odredišta, posebno za ona čiji se turistički proizvodi uglavnom usredotočuju na turizam na suncu i plaži, a pate od nedovoljnog turističkog imidža, u svjetlu sve veće međunarodne konkurencije i promjena u trendovima globalne potražnje.¹⁸

Takođe se prepoznaje visoka atraktivnost nautičke aktivnosti tržišta visokog socio-ekonomskog nivoa i visoke kupovne moći, što za posljedicu ima visoku profitabilnost koja obećava.^{19,20,21}

Nautički turizam predstavlja samo jedan od strateških sektora velike važnosti za turistički razvoj Crne Gore. Vlada, univerziteti i preduzeća prepoznaju potrebu da se ponuda proširi i kvalifikuje suočavajući se s navodnim strategijama boljeg pozicioniranja na evropskom nivou. S druge strane, prepoznata je važnost iskorišćavanja mogućnosti koje pruža evropsko tržište nautičara, i procjenjuje se da će generisati godišnji protok od oko 30 miliona turista.²²

U trenutnim scenarijima, Crna Gora nastoji da razvija svoju ulogu i poziciju kao nautičke turističke regije u smislu međunarodnih dolazaka i noćenja,²³ i pokazujući rast glavnih pokazatelja prihoda tokom posljednjeg desetljeća. Glavni uzroci koji tome pridonosi jesu pokušaji razvoja selektivnih oblika turizma, kao i nautičkog turizma, kao jednog od oblika selektivnih vrsta turizma, koji pored turizma sunca i plaže, pokušava da se suoči sa sve većom konkurencijom s drugim nautičko-turističkim destinacijama na evropskom tržištu, pogodujući da se turistički model Crne Gore postepeno plasira u proces potrage za većom diversifikacijom.

U toj želji razvitak nautičkog turizma smatra se ključnim ciljem za crnogorsku obalu i Boku kotorsku, budući da je prepoznato da postoje neiskorišćeni kvalitet, kao što su povoljan položaj na Jadranu, prirodni uslovi za plovidbu, jedrenje, kao i druge aktivnosti i sport na moru i sl.

Iz tog razloga postoji težnja od strane javne uprave i opštinskih vlasti u gradovima Boke kotorske za specijalizacijom u nautičkom turizmu, uz razvoj strategije za motivisanje i podrške toj svrsi na nacionalnom nivou. Poslovanje pomoraca i marina važan je fokus u ovim strategijama, a glavna motivacija za to leži u potencijalnom multiplikacionim efektima drugih usluga ove industrije i njezine relativno lake sposobnosti za stvaranje direktnih i posrednih radnih mjesta.

¹⁷ Mikulić, J., Krešić, D., Kožić, I. (2015): Critical Factors of the Maritime Yachting Tourism Experience: An Impact-Asymmetry Analysis of Principal Components, *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 32: str. 30-S41. DOI : 10.1080/10548408.2014.981628.

¹⁸ Alcover, A., Alemany, M., Jacob, Payeras, M., García, A., Martínez-Ribes, L. (2011): The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy, *Tourism Economics*, 17(3): str. 625-638. DOI: 10.5367/te.2011.0045.

¹⁹ Luković, T. (Ed.). (2013): *Nautical tourism*, CABI, Dubrovnik. DOI : 10.1079/9781780642444.0000.

²⁰ Rivera Mateos, M. (2010): Turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía. Aspectos territoriales, políticas públicas y estrategias de planificación, *Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, Junta de Andalucía, Córdoba*.

²¹ Ferradás Carrasco, S. (2002): El turismo náutico en el Mediterráneo, *Cuadernos de Turismo*, 9: str. 19-32.

²² Cieniewicz, M. (2014): The potential of European nautical tourism for islands, *European Boating Industry*, <http://slideplayer.com/slide/4555001>, Brussels.

²³ Eurostat (2014): Eurostat regional yearbook 2014, Eurostat- European Commission, <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-statistical-books/-/KS-HA-14-001-09>, pristup 23/6/2019.

Planiranje razvoja nautičkog turizma je složeno pitanje, posebno za visoke društvene i ekološke uticaje koji se mogu stvoriti u destinacijama.²⁴

Izrada strategije razvoja turizma u ovom sektoru trebala bi biti popraćena stvaranjem znanja, adekvatnim tumačenjem društveno-ekonomske situacije i okruženja, te analizom posebnosti i složenosti aktivnosti nautičkog turizma, njegovog tržišta i destinacije.

U tom kontekstu, proučavanje potražnje i ponude, perspektiva razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj igra važan aspekt, jer omogućava podržavanje izgradnju i implementaciju strategije nautičkog turizma Crne Gore kao destinacije nautičkog turizma, a prema potrebama ili trenutnim preferencijama evropskog i svjetskog nautičkog tržišta.

1.1 Pojam nautičkog turizma

*"Okeani, mora, jezera i rijeke nisu samo ogromna vodena prostranstva koja zauzimaju preko 72% ukupne zemljine površine, već jedan od glavnih elemenata ljudske egzistencije. Na obalama mora i uz rijeke nastala su prva ljudska naselja i razvile su se najstarije kulture. Do uspostavljanja kopnenih puteva, more je predstavljalo jedinu vezu među narodima. U zemljama koje je priroda obdarila atraktivnim obalama mora i jezera, i rijekama pogodnim za sportska takmičenja i kreativnu plovidbu, razvija se nautički turizam kao nova vrsta turizma. Te blagodeti najbolje su osjetile države na obalama Mediterana, Kariba i Australije, gdje je posebno izražen turistički promet u okviru kojeg značajan dio predstavlja nautički turizam."*²⁵

Pod *nautičkim turizmom* se podrazumijeva ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista - nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na sopstvenim iznajmljenim i tuđim plovnim objektima, radi rekreacije, sporta i razonode.

Ipak ovaj naziv nije adekvatan pojmu kojeg označava i to, zbog toga što kod nekih formi nautičkog turizma, odnosno rekreacije, turista nema ili ne mora imati nikakve veze s vještinama koje su nekada bile vezane za pojam nautika, danas navigacija što je vještina vođenja broda.

Osnovna karakteristika definicija nautičkog turizma je da one prilaze problemu ili sa stanovišta nabiranja ili sa stanovišta dinamičnosti i složenosti nautičkog turizma odnosno zadovoljenja određenih potreba.

Nautički turizam društvena pojava koja se manifestuje u putovanjima različitim plovnim jedinicama, radi promjena mjesta stalnog boravka u svrhu rekreacije i drugih razloga koji nisu u vezi s vršenjem privredne djelatnosti, a ta putovanja dobijaju karakter periodičnih, privremenih i sve više masovnih migracija.

Turističke usluge u nautičkom turizmu su:²⁶

- iznajmljivanje veza uz uređenu i djelimično ili potpuno zaštićenu obalu za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima;

²⁴ Mikulić, J., Krešić, D., Kožić, I. (2015): Critical Factors of the Maritime Yachting Tourism Experience: An Impact-Asymmetry Analysis of Principal Components", Journal of Travel & Tourism Marketing, 32: str. 30-41. DOI : 10.1080/10548408.2014.981628.

²⁵ Šamanović, J.: Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 53.

²⁶ Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split.

- iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju;
- usluge skipera;
- prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suvom vezu na kopnu;
- usluge snadbijevanja nautičara sa strujom, plinom, vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim djelovima, opremom i slično;
- uređenje i pripremanje plovnih objekata;
- davanje različitih informacija nautičarima kao što su vremenska prognoza, vozni redovi, podaci o kulturno - istorijskim spomenicima i raznim priredbama i manifestacijama i slično;
- škole jedrenja, obuka za skipere i vozače brodića.

Nadzor i kontrolu nad pravnim i fizičkim osobama koje pružaju nautičko - turističke usluge vrše kancelarije za poslove turizma, lučke kapetanije, obalna straža, turistički i drugi inspektori svaki u okviru svoje nadležnosti skladno sa propisima.

Nautički turizam je privukao ogromnu pažnju u cijelom svijetu, pa se sa sigurnošću posmatra kao jednim od novih i neprocjenjivo važnih segmenata u velikoj turističkoj porodici. Nautički turizam neophodan je i za turistički razvoj Crne Gore, zbog brojnih koristi koje njegov razvoj donosi, obzirom da je crnogorska obala veoma pogodna za razvoj nautičkog turizam.

Posljednju polovinu prošlog vijeka obilježio je brzi tehnološki razvoj društva, razvoj životnog standarda i brz tempo života. Rad i život pod stresom je uobičajena svakodnevna karakteristika, a turizam, kao oblik organizovanog godišnjeg odmora, sve više mijenja svoj standardni oblik odmora i razvija ponudu koja je u skladu sa zahtjevom i usmjeren na zadovoljavanje drugih ljudskih motiva koji su zamijenili standardi odmor. Potrebe za avanturama, za iskustvom prirode i novog okruženja, dominiraju kao turistički motivi koji turizmu daju multidisciplinarni aspekt. Razvoj novih vrsta turizma, za morska i druga vodna područja, kao i njihovi turistički kapaciteti postaju sve značajniji u strukturi turističkog prometa.²⁷

Nautički turizam je novi ekonomski fenomen čija je budućnost još pred nama. Višestruki efekti nautičkog turizma otkrivaju nove, smislene uslove života, urbanizaciju i uređenje životnog prostora, kao i čitav niz aktivnosti koje su direktno ili posredno povezane s cjelokupnom turističkom ponudom. Zbog značajnog udjela ukupne ekonomije, a posebno zbog potrebnih kapaciteta za realizaciju neiskorišćenih morskih i obalnih resursa, nautički turizam sve više privlači pažnju diljem svijeta. Razvoj nautičkog turizma ima mogućnost da intenzivira izgradnju luka i marina posebne namjene, što može uzrokovati negativne promjene određenih područja ako se isti sistemski ne planiraju.

Nautički turizam treba posmatrati kao složen sistem koji koristi sve obrasce i zakonitosti opšte teorije sistema²⁸ i načela upravljanja integrisanim složenim sistemima i podsistem pomorske privrede i turizma, sa svim obilježjima sistema i njegovih djelimičnih komponenti koje se definišu kao entiteti, objekti i elementi nacionalnog turizma.

U posljednjih trideset godina, od kada je započeo značajniji razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori, nautički turizam se pokazao kao jedan od najpropulzivnijih i najstabilnijih

²⁷ Luković, T. (2009): Sukobljene ili sukladne strategije razvoja Europskoga...342 Pomorstvo, god. 23, No. 2. str. 341- 356.

²⁸ Kovačić, M. (2004): Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, magistarski rad, Rijeka.

oblika turizma. Koristeći svoje komparativne prednosti, nautički turizam privlači najzahtjevnije klijente i inicira niz pratećih poslovnih aktivnosti i stranih ulaganja.

Pozitivni efekti nautičkog turizma evidentni su na svim nivoima, od nacionalnog do lokalnog, ali i na nivou poslovnih aktivnosti. Osim niza nespornih i jasnih ekonomskih i društvenih koristi ostvarenih tokom razvoja nautičkog turizma i njegovih efekata, takav razvoj doveo je do niza nedostataka. Mogući negativni efekti marina na morsko okruženje i na morski biljni i životinjski svijet zahtijevaju usklađivanje razvoja nautičkog turizma s drugim prioritetima Crne Gore, a sve na načelima održivog razvoja. Jedan od značajnih prioriteta Crne Gore je rad na zaštiti mora i morskog okruženja.²⁹

Kako je Sredozemno more samo dio Atlantskog okeana smještenog između tri kontinenta sa svojom razuđenom obalom i blagom klimom oduvijek je nudilo povoljne ulove za plovidbu, kao ni jedno drugo more na svijetu. S obzirom na je tako ne slučajno Sredozemlje postalo "*kolijevkom pomorstva*" i da su se neke od najstarijih svjetskih kulturnih žarišta proširile upravo ovdje. Crna Gora koja svojom obalom izlazi na Jadransko more i Sredozemlje ima idealne uslove za razvoj nautičkog turizma imajuć veliki broj komparativnih prednosti u odnosu na većinu drugih mediteranskih zemalja.

Ove prednosti se ogledaju u prijatnoj klimi, relativno dobro uređene i zaštićenih luka i marina nautičkog turizma, kao i bolji geografski položaj u odnosu na zemlje iz kojih dolaze nautički turisti, te bolje očuvanu prirodu i čišće more. Crna Gora ima vrlo lijepu obalu, uvale i zalive, među kojima je zaliv Boke kotorske koji se smatra jednim od najljepših zaliva svijeta. Nautički turizam zahvaljujući moru i obali koju Crna Gora posjeduje i čije su vrijednosti prepoznate na globalnom nivou, trebale bi biti na čelu privrednog razvoja Crne Gore. Međutim, taj najvažniji prirodni resurs naše zemlje nije ekonomski vrednovan na pravi način, a dosadašnji razvoj nije bio usmjeren ka zaštiti mora, podmorja i obale. Određeni dijelovi tog resursa zasićeni su turizmom samo tokom ljeta, pa bi daljnji razvoj tog segmenta trebao biti usmjeren i usklađen s načelima održivog razvoja.³⁰

Perspektive razvoja nautičkog turizma je moguće ostvariti zahvaljujući:

- integrisanim planiranjem svih aktivnosti unutar sistema nautičkog turizma;
- realizacijom i provođenjem planiranih aktivnosti;
- analizom i kontrolom rezultata aktivnosti u skladu sa planovima;
- pokretanjem aktivnosti za ostvarivanje planiranih ciljeva ili postavljanjem novih.

Nautički turizam kao sistem proučava se prvenstveno kroz njegovu osnovnu svrhu i funkcije, a zatim kroz ciljeve, aktivnosti, organizacione i eksploatacione osnove, složenost i dinamičnost, upravljivost, zavisnost o okruženju i mogućim promjenama okruženja, a ispituje se u odnosu na sve njegove prostorne, socijalne, ekonomske i druge efekte bitne za cjelokupni turistički i privredni sistem zemlje.

²⁹ Favro, S., Gržetić, G. (2008): Nautical tourism – the advantages and effects of development, Hydrographic Institute of the Republic of Croatia, Croatia, Sustainable Tourism III 12, WIT Transactions on Ecology and the Environment, Vol 115, WIT Press www.witpress.com, ISSN 1743-3541 (on-line) doi:10.2495/ST080041.

³⁰ Favro, S., Gržetić, G. (2008): Nautical tourism – the advantages and effects of development, Hydrographic Institute of the Republic of Croatia, Croatia, Sustainable Tourism III 12, WIT Transactions on Ecology and the Environment, Vol 115, WIT Press www.witpress.com, ISSN 1743-3541 (on-line) doi:10.2495/ST080041.

U tom je procesu vrlo važno definisati početnu situaciju sa uslovima neophodnim za efikasno upravljanje sistemom nautičkog turizma, a zatim postaviti misiju, viziju i politiku ostvarenja ciljeva. S druge strane, nautički turizam kao sistem kojim se upravlja mora steći karakteristike sistema upravljanja kvalitetom, što uključuje procesnu orijentaciju koja služi potrebama korisnika (kupac-nautičar), zahtijevajući stalnim poboljšanjem sistema i politikom održivog razvoja bazirane na efikasnom funkcionisanju, sigurnosti i zaštiti okruženja kao glavne komparativne prednosti nautičkog turizma u Crnoj Gori.

Usluge u oblasti nautičkog turizma se ogledaju u pružanju:

- vezova za brodove;
- chartering tj. unajmljivanje brodova;
- popravka i održavanje brodova;
- smještaj i usluge direktno i indirektno povezane s potrebama nautičkih turista i drugih turista koji očekuju rekreativne aktivnosti usko povezane s morem.

Nautički turizam predstavlja samo jedan segment turističke ponude u Boki kotorskoj, a imaju dugu tradiciju utemeljenu na povoljnim komparativnim prednostima kako slijedi:

- lijepu i zaštićenu obalu zaliva;
- blizina emitivnih tržišta (Italija, Francuska, Hrvatska i sl.);
- relativno moderna i dobro razvijena mreža marina, luka, vezova i veza (marine i luke nautičkog turizma: Portomontenegro, Porto Novi, Lustica Bay, luka Zelenika, luka Kotor, luka Kalimanj u Tivtu, brodogradilište Bijela i preduzeće Navar sa uslugama popravke brodova i sl.), itd;
- visoko razvijena turistička i ugostiteljska infrastruktura.

Iako su navedene komparativne prednosti značajne, maksimalni efekat do sada nije postignut zbog slabosti koja ne dopuštaju daljnji razvoj tih konkurentskih prednosti. Slabosti (prijetnje) prije svega se ogledaju u:

- otežanom pristupu cestom zbog loše razvijene cestovne mreže u pojedinim djelovima zaliva, a posebno u Kotoru;
- slabo rangiranu turističku ponudu na tržištu;
- problemi tranzitne ekonomije;
- nedefinisani imovinski odnosi u nautičkom turizmu;
- relativno loša slika nestabilnosti.

U uporedbi s ostalim vrstama turističke ponude, nivo razvoja ponude u području nautičkog turizma u Boki kotorskoj je veći nego u ostalim vrstama turističke ponude, kao što su hotelijerstvo i ugostiteljstvo ili drugih sofisticiranijih oblika turističke ponude. Istodobno, problemi koje nameće proces privatizacije prouzrokovali su usporavanje razvoja i promijenili strukturu turističke potražnje. Proces globalizacije i stvaranje novih istočno-evropskih zemalja promijenio je strukturu ponude i potražnje.

Širenju nautičkog turizma prethodila je izgradnja vezova u postojećim lukama i marinama. Izgradnja marina, započeta prije petnaestak godina, dovela je do povećanja nivoa nautičkih i turističkih usluga. Sadašnji položaj nautičkog turizma u Boki kotorskoj ima svoje prednosti i nedostatke. Povoljna obilježja nautičkog turizma u Boki kotorskoj preduslov su za snažniji daljnji razvoj, kako u kvalitativnom, tako i u kvantitativnom smislu. Osnovne karakteristike nautičkog turizma u Boki kotorskoj su:

- povoljno i povoljno geografsko stanje i reljef morskog dna;

- povoljni nautički uslovi;
- odgovarajući uglavnom vrlo mirni (bez vjetra) uslovi plovidbe;
- pogodne prirodne karakteristike: ljepota obale, prijatna klima, međusobne veze i komplementarni obalni pojas;
- redovno demografsko određivanje duž obale;
- nekoliko manjih objekata brodogradnje (premda nedovoljno razvijeno);
- turističke super i infrastrukture, tercijarne usluge i kapaciteti;
- prikladna mjesta za različite vrste turističkih luka i ostalih nautičkih i turističkih objekata;
- nautičke i druge ekološke vrijednosti;
- postojanje rekreacionih i sportskih objekata;
- komunikacione mreže;
- istorijske, kulturne i tradicionalne vrijednosti;
- društvene organizacije i aktivnosti;
- poseban mentalitet i gostoljubivost lokalnog stanovništva, itd.³¹

Osim svih prednosti koje nautički turizam u Boki kotorskoj nudi, treba spomenuti i neke nedostatke. Kako bi se održalo ovo područje na konkurentnom nautičkom svjetskom tržištu, nedostaci bi trebali biti smanjeni ili svedeni na minimum. Neki nepovoljni faktori koji se smatraju ograničavajućim elementima u razvoju nautičkog turizma u Boki kotorskoj su:³²

- negativne funkcije koje se uobičajeno susreću u turizmu uopšteno, kao i u nautičkom turizmu;
- sezonski karakter nautičkih aktivnosti;
- potčinjavanje mora i obale, raznim pritiscima i uzurpacijama;
- zagađenje mora naftom i njezinim derivatima;
- bakteriološka kontaminacija, tj. bakteriološko zagađenje mora tekućim otpadom i krutim zagađivačima;
- uništavanje bioloških resursa;
- zagađenje mora raznim vrstama otpada i prljavštine;
- uništavanje ribljeg svijeta, posebno kada se lovi profesionalnom opremom i kočama;
- rekreacioni i privredni ribolov nezakonitim sredstvima u zabranjenim područjima;
- podmorsko "istraživanje" i nezakonito uzurpiranje bioloških i arheoloških bogatstava mora;
- postupno nestajanje turističkih oaza mira i tišine u zalivu;
- devastacija i degradacija okruženja uzrokovanih izgradnjom i svakodnevnom upotrebom objekata u nautičkom turizmu i "pomjeranja" obale;
- privatizacija obale;
- zauzimanje plaža i drugih dijelova obalnog kopna i sve veća prisutnost opasnosti od glisera;
- "divlja" gradnja objekata uz obalu zaliva i posljedice koje to slijede i sl.

Sve navedene karakteristike predstavljaju opšte karakteristike nautičkog turizma u Boki kotorskoj sa svim prednostima i nedostacima, odnosno jakim i slabim stranama. Ova vrsta

³¹ Cerović, Z. (2002): Management of the nautical tourism supply in Croatian marinas, Faculty of Tourism and Hospitality Management, Opatija, Pomorski zbornik, 4/1, str. 523-541.

³² Cerović, Z. (2002): Management of the nautical tourism supply in Croatian marinas, Faculty of Tourism and Hospitality Management, Opatija, Pomorski zbornik, 4/1, str. 523-541.

razvoja uzima se u obzir u slučaju vrlo osjetljivih područja, područja bogatih kulturno-istorijskim nasljeđem (poput Boke kotorske) i područja u kojima lokalno stanovništvo ima specifičan identitet.³³

1.2 Istorijski razvoj nautičkog turizma

Nautički turizam počeo se razvijati od samog početka pomorskih aktivnosti. U istoriji, osvajanje nije bio jedini razlog, nego se često osvajalo i iz radoznalosti, avanture, pa čak i samo iz zabave, o čemu svjedoče brojni zapisi (opisano u Homerovom epskom putovanju "Odiseje"). Mediteran i Grčka su u to vrijeme bili središte pomorske plovidbe, dok su veslačka takmičenja na vodi povod raznih događanja koja su se održavala u Rimu, Egiptu, Kini, da bi se kasnije iskustva stečena na moru proširila i na arapske zemlje i u Španiju. U vrijeme velikih otkrića, središte pomorstva postaje Portugal, gdje je sredinom 15. vijeka osnovana prva pomorska škola i opservatorij, da bi se u 16. vijeku pojavile i prve nautičke karte (prva karta svijeta bila je karta Leonarda da Vincija iz 1515.).

Vremenom su talijanski gradovi Đenova i Venecija postale pomorske sile na Mediteranu, odakle se ta aktivnost proširila na Veliku Britaniju. Početkom 18. vijeka u Engleskoj je osnovan prvi jahting klub, a prvo (jahting) takmičenje održano je na rijeci Temzi 1715. godine i tradicionalno se održava do danas. Krajem 18. vijeka došlo je do prvog transokeanskog krstarenja, a tokom 19. vijeka razvila su se putovanja iz sportskih i zabavnih razloga. Početkom 20. vijeka (1907. i 1912.) organizuje se prvo međunarodno regatno takmičenje (Alžir - Monako), da bi 30-ih godina prošlog vijeka bile građene najveće (dužine do 40 metara) i najspektakularnije jahte svih vremena za bogate nautičare, posebno dizajnirane za takmičenja, poput America's Cup, koji je održavan 1930., 1934. i 1937. godine.

Nakon stagnacije tokom rata, u periodu nakon Drugog svjetskog rata, obavljaju se prva interkontinentalna putovanja brodovima, da bi u 60-im godinama prošlog vijeka dinamika turističkih kretanja na brodovima bila iz potrebe za rekreacijom koja naglo raste. Ta kretanja, dobijaju masovni karakter, što je dovelo do stvaranja modernog nautičkog turizma. Međutim, razvoj vazdušnog saobraćaja dovodi do velike popularizacije međunarodnih i domaćih turističkih putovanja, te otkrivanja novih destinacija i objekata, što rezultira bržim razvojem poslovanja turoperatora. Prvi paket aranžmani imali su za cilj povezati tržišta Velike Britanije, Njemačke i Skandinavije s odredištima u Španiji, Italiji, Francuskoj, Grčkoj i drugim zemljama.

Pomorska krstarenja pružaju pomorsku, saobraćajnu i turističku uslugu koja se širi cijelim svijetom.³⁴ Tokom razvoja, pomorska krstarenja doživljavaju velike promjene, da od dosadnih i staromodnih načina putovanja namijenjenih potrošačima s masovnom potrošnjom, postaju atraktivan oblik odmor, koji nudi putovanje za zadovoljstvo i zabavu, posvećeno svim segmentima tržišta. Krstarenja tako postaju važan fenomen 70-ih godina 20. vijeka, kada preduzeća za pruženje usluga krstarenja počinju graditi nove brodove prvenstveno kao turistički proizvod zabavnog i odmornog karaktera.³⁵

³³ Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

³⁴ Ban, I. (1995): Svjetsko tržište pomorskih krstarenja (I.), *Economic Thought and Practice*, No. 2, Faculty of Tourism and Foreign Trade, Dubrovnik, str. 180.

³⁵ Mancini, M. (2004): *Cruising, A guide to the Cruise Line Industry*, Delmar Learning, New York, str. 8.

Počeci nautičkog turizma na obali Jugoslavije datiraju iz perioda između dva svjetska rata. Tada su nautičari koristili usluge postojećih luka na kopnu i na ostrvima. Tek je krajem šezdesetih i početkom sedamdesetih godina prošlog vijeka započelo planiranje gradnje luka za nautičke turiste na crnogorskoj obali. Gradnja marina je trajala od 1975. do 1984. godine, i tokom tog razdoblja na jugoslovenskoj obali je izgrađeno 19 marina s 4.466 morskih vezova.

Drugi period izgradnje marina bio je obilježen planskim razvojem, zahvaljujući osnivanju "Jadranskog kluba Jugoslavije" 1983. godine (koji je sada ACI³⁶), da bi između 1984. i 1990. godine bilo izgrađeno još 20 marina s 5.814 morskih vezova.³⁷

Od 1993. do 2005. godine razvoj je bio sporiji i neplaniran, i bazirao se samo na privatnim inicijativama.

Posljednjih desetak godina na crnogorskoj obali je izgrađeno nekoliko ekskluzivnih turističkih marina i to: Portomontenegro u Tivtu, Porto Novi u Kumboru i Lustica Bay na poluostrvu Luštica.

1.3 Oblici nautičkog turizma

Kao jedan od oblasti selektivnih oblika turizam, nautički turizam je složeni turističko-pomorski pojam. Povezan je sa morem i plovidbom nautički turizam se dijeli na:

1. luke nautičkog turizam za pružanje usluga veza jahtama, gliserima i megajahtama i katamaranima;
2. chartering tj. unajmljivanje brodova; i
3. cruising ili plovidba na velikim brodovima.

Nautički turizam kao grana turizma je složena turistička i pomorska djelatnost čija je definicija složena zbog intenzivnih veza s pomorskim i navigacionim djelatnostima. U svakom slučaju, njegova nautička komponenta ne definiše ga u potpunosti, iako se može činiti tako, ako se analizira površno. Samo uzimajući u obzir sve elemente koji ga određuju, čini cjelovitu definiciju nautičkog turizma mogućom.

Takva je klasifikacija uobičajena u razvijenim evropskim zemljama, a uslovljena je osnovnim makro-strateškim modelom razvoja i prirodnim faktorima razvoja.

Istraživanjem razvijenih emitivnih tržišta evropskog nautičkog turizma potvrđeno je da ova klasifikacija odgovara evropskoj klasifikaciji.

Uz sve njegove karakteristične prirodne karakteristike, prostor je trenutno jedan od najvažnijih ograničavajućih faktora razvoja turizma. Uopšteno, razvoj turizma se bazira na kvaliteti prostora i njegovih prirodnih resursa. Koncept prostora u turizmu uključuje sve ono što pripada tom prostoru, bez obzira na njegovo porijeklo, tj. bez obzira na to jesu li dati uslovi prostora stvorili priroda ili čovječanstvo.

³⁶ ACI: engl. Adriatic Club Yugoslavia – Jadranski jugoslovenski klub.

³⁷ Favro, S., Gržetić, G. (2008): Nautical tourism – the advantages and effects of development, Hydrographic Institute of the Republic of Croatia, Croatia, Sustainable Tourism III 16, WIT Transactions on Ecology and the Environment, Vol 115, WIT Press www.witpress.com, ISSN 1743-3541 (on-line) doi:10.2495/ST080041

1.4 Djelatnost nautičkog turizma

Danas, u visoko konkurentnom tržišnom okruženju i uz rastuću segmentaciju potražnje, konkurencija će posebno uticati na sve one turističke destinacije koje nemaju specifične i jedinstvene prodajne tačke. U tom smislu, nautički turizam je prilika za specijalizaciju, kao i za strategiju diferencijacije mnogih zemalja koje pripadaju obalnim područjima. Za mnoge manje razvijene turističke destinacije smještene uz more, rijeku ili jezero, nautički turizam takođe pruža mogućnost za diferencijaciju. Odredišta koja su već dobro pozicionirana kao nautičke destinacije takođe se mogu pridružiti zemljama razvoja nautičkog turizma kako bi razmijenile iskustva drugim evropskim i svjetski poznatim destinacijama i zajedno radile na povećanju tržišta i svijesti o ponudi nautičkog turizma u Evropi i njegovanju profesionalnosti, poboljšanja kvaliteta i inovacijama.

Nautički turizam uključuje putovanja motivisana različitim sportskim i rekreativnim aktivnostima koje se odvijaju u/i oko vodnih površina. Većina aktivnosti predstavlja dobro uspostavljene sportske discipline, u okviru sportskih saveza i službenih takmičenja. Neki se čak smatraju olimpijskim sportovima. Međutim, nautički turizam je vrlo dinamičan sektor i nove aktivnosti na bazi vode stalno se pojavljuju.

Neke nautičke aktivnosti zahtijevaju marine i luke, tj. značajnu infrastrukturu, ali je takođe moguće promovisati zanimljivu ponudu nautičkog turizma bez velikih ulaganja. Model razvoja nautičkog turizma može takođe istrajati na ideji da nautičke destinacije trebaju valorizovati svoju posebnost, posebno svoju baštinu vezanu uz more ili "obalnu" kulturu (ribolov, tradicionalni prevoz i trgovinu, obradu morskih proizvoda, pomorske muzeje, svetionike i sl.) kao kako bi ga sačuvali, kao i dodali interes i diferencijaciju svojoj turističkoj ponudi. Ipak, smatra se da je nautički turizam za svakoga: od sportskih fanatika do aktivnih turista i lokalnog staovništva. Nautičke destinacije nude aktivnosti uz vodu, i na vodi, pod vodom, tokom cijele godine, za sve uzraste i nivoe iskustva, posjetiocima i stanovnicima. Bilo da je motivacija slobodno vrijeme, otkrivanje, učenje sport ili takmičenje, za sve postoji nautička aktivnost.

Međutim, u ovom radu osnovne aktivnosti u okviru nautičkog turizma koje će se razmatrati su: jahting, kruzring i čartering.

1.4.1 Jahting

Nautički turizam – jahting je vrsta turizma u kojoj je glavni motiv odlaska na putovanje višednevna plovidba, odnosno s njom povezani doživljaji na vodi i kopnu:

- brodice i jahte;
- sopstvena i unajmljena plovila (čarter);
- mala domaća brodogradnja.

Jahting tržište je pojam koji se koristi za opisivanje niza aktivnosti koje idu uz prodaju jahti, plovila ili jedrilica. Postoje faktori koji vrše uticaj na tražnju i ponudu na jahting tržištu. Neki od tih faktora su promjene na opštem ekonomskom području, promjene u ukusima klijenata kao i troškova proizvodnje ove vrste luksuznih plovila.

Jahta (eng. yacht) je brod za razonodu, sport i turizam, pogodan za duži boravak na moru, dužine veće od 7 metara.³⁸

Mega jahta je plovilo za sport, razonodu i rekreaciju duža od 24 metra. Super-jahta je mega jahta preko 45 metara koja ima tri palube. Giga jahte su jahte čija dužina je 90 metara i preko. Cijene jahti kreću se od nekoliko desetina hiljada dolara do nekoliko miliona ili desetina miliona dolara.

Promjene u ukusima i željama nautičara vremenom su se mjenjale, pa i popularnost za posjedovanjem jahti određene klase i dizajna, a često i potrebu za prilagođavanjem cijena jahti od strane proizvođača u cilju sticanja profita.

Na globalnom tržištu vodećih osam zemalja ima monopol sa učešćem od 80% prodaje i obima proizvodnje jahti i jedrilica. Na prvom mjestu po tom monopolu se nalazi SAD, zatim Australija, Francuska, Italija, Velika Britanija i Njemačka. Od 3000 svjetskih proizvođača jahti, 1000 ih se nalazi u Sjevernoj Americi. Vodećih 20 kompanija ima 60% učešća na tržištu, a svjetski broj jedan „Azimut & Benetti“ ima 10% svjetskog tržišta.³⁹

Jahting u Evropi danas podrazumijeva plovidbu po morskim obalama svijeta čija je ukupna dužina oko 70.000 km. Dužina obale plovnih rijeka je preko 27.000 km. U svijetu trenutno postoji izgrađeno preko 4.500 marina s 1,75 miliona vezova. Vodeće područje za nautički turizam i vodene sportove u svijetu (preko 70% svjetskog jahting-čartera) koji se nalazi u Evropi, i uglavnom najvećim dijelom na Mediteranu.

U Evropi u industriji izgradnje jahti je zaposleno preko 280.000 osoba, sa plovidbom od preko 6 miliona plovila, i prihodima koji prelaze više od 20 milijardi dolara (prema podacima iz 2011.).⁴⁰

U mnogim pomorskim zemljama svijeta, u oblasti nautičkog turizma trenutno ima oko 150 miliona jahti ili drugih plovila, a više od 500 miliona ljudi je direktno ili indirektno je uključeno u nautički turizam. Takav razvoj je uslovio nastanak raznih drugih djelatnosti i novih profila zaposlenja.

Luke nautičkog turizma su vremenom mijenjale profil i namjenu, a brodogradilišta se specijalizovala za gradnju manjih brodova, jedrilica i jahti. Aktivnosti u lukama nautičkog turizma podrazumijevaju multifunkcionalnu turističku djelatnost, vezanu za boravak u lukama i korišćenje jahti brodova i jedrilica, za razonodu, rekreaciju i sport. Uz obavljanje aktivnosti u lukama nautičkog turizma nastale su i druge djelatnosti koje su pratile aktivnosti u lukama, a koji uključuju brdogradilišta, za izradu istih, kao i drugih djelatnosti koji imaju za cilj pružanje podrške čineći tzv. jahting industriju. Oblasti su mnogobrojne, a uključuju: dizajn, inženjstvo, radionica za proizvodnju najsitnijih djelova, stručnjake i konsultante, arhitekta, marketing stručnjake, stručnjake u oblasti avio industrije i sl. Dakle, uz sve navedeno je došlo do razvoja i drugih segmenata, koji prate razvoj i usavršavanje jahti i brodova, kao što su: obezbjeđivanje i iznajmljivanje veza za brdove, iznajmljivanje jahti i brodova, usluge skipinga, prihvata, čuvanje i održavanje brodova, usluge snabdijevanja (vodom, gorivom, rezervnim djelovima i opremom i sl.), kao i davanje i dobijanje različitih informacija, škole jedrenja, škola i obuka za skipere i voditelje čamaca i brodice i sl.

³⁸ Zakon o jahtama Crne Gore, stav 1.

³⁹ Merendino, A. (2013): The Macrotheme Review 2(4).

⁴⁰ Ibidem.

U Crnoj Gori najvažnije nautičke marine su: u Tivtu Portomontenegro i Kalimanj, Porto Novi u Kumboru, luka Kotor u Kotoru, luka Zelenika u Zelenici, marine u Budvi i marina u Baru, te Lustica Bay na poluostrvu Luštica. Portomontenegro, Lustica Bay, Porto Novi i marine u Baru i Budvi su luksuzne marine za prihvat većih plovila, jahti, megajahti i katamarana s modernom infrastrukturom. Pored nabrojanih, Kotor ima marinu, ali u pokušaju da očuvati svoju tržišnu poziciju prvenstveno služi kao luka za pristup velikih kruzing brodova.

Daljnijim razvojem nautičkog jahting turizma u Boki kotorskoj mogle bi se valorizovati postojeći prirodni i tehnički uslovi u marinama i lukama nautičkog turizam. Nautički turista je prepoznat kao turista visoke platežne moći, koji je zbog svoje avanturističke prirode željan upoznavanja nenarušenih prirodnih ljepota i kulturnih znamenitosti.

Činjenica je da i pored luka i marina koje su već izgrađene na obali Boke kotorske ne postoji adekvatna infrastruktura koja bi zadovoljila specifične zahtjeve nautičkog-jahting turističkog tržišta i da su zahtjevi za vezovima u stalnom porastu. Sa druge strane, tokom posljednjih nekoliko godina turizam se dokazao kao jedna od najznačajnijih grana crnogorske privrede koja pokušava da taj porast zahtjeva zadovolji. Kao posljedica toga, danas je veliki broj pisanih dokumenata, elaborata, planova, projekata za razvoj postojećih i izgradnju novih marina kao primarnog segmenta razvoja nautičke-jahting turističke ponude.

1.4.2 Kruzing

Morsko brodarstvo, lučke djelatnosti i brodogradnja ekonomske su aktivnosti koje se na različite načine uključuju u turističku djelatnost. Dakle, tri su djelatnosti u funkciji potreba za konkretnim turističkim proizvodima na konkretnom prostoru i u određeno vrijeme. Kada je u pitanju "veliki" ili brodski nautički turizam, kružna putovanja su vrhunac brodske, lučke i turističko – ugostiteljske djelatnosti.

Prevoz učesnika na kružnim putovanjima i izletima može se organizovati na:

- turističkim, i
- teretno - putničkim brodovima.

Početak sedamdesetih godina, uporedo sa razvitkom *ferry* pomorsko - prevoznih usluga, dolaze sve više do izražaja nove turističko – prevozne usluge, koje se vrše na turističkim (kao i putničkim i putničko – turističkim brodovima) u vidu krstarenja i izleta.

Te usluge nastaju kao rezultat razvoja masovnog turizma i vazdušnog saobraćaja. Naime, nakon Drugog svjetskog rata vazdušni saobraćaj je potpuno potisnuo pomorski. Vlasnici luksuznih putničkih brodova (posebno preookeanskih) bili su prisiljeni da traže nove poslove na drugim tržištima. Tada se javljaju kružna putovanja i izleti, kao najpogodniji poslovi za brojne nezaposlene putničke brodove.

Kružna putovanja su vrlo složen turistički proizvod. Sastoje se od vrhunskih brodskih, lučkih i drugih prevoznih usluga (najčešće usluga avio i drumskog saobraćaja) i ostalih usluga koje su nephodne za oblikovanje ovog delikatnog turističkog proizvoda. Danas, kružna putovanja predstavljaju najkonkurentniji i najrentabilniji dio turističke ponude, koja podsticajno utiču na niz drugih djelatnosti.

Pod kružnim putovanjem ili krstarenjem podrazumijeva se prevoz ljudi brodom po unapred određenom voznom redu (*itinerer*)⁴¹ niza raznih sportskih, zabavnih, zdravstvenih i drugih aktivnosti i usluga, koje se pružaju putnicima na turističkom putovanju u svrhu odmora, zabave i rekreacije.

Koliko su kružna putovanja postala važan i perspektivan turistički proizvod najbolje svjedoči njihov dinamički rast u prethodnom razdoblju.

Od 1980. do 1996. godine, broj putnika na krstarenjima porastao je sa 1,8 miliona putnika, koliko je iznosio u 1980-oj godini na više od 6,5 miliona u 1996-oj godini. Porastao je više od 3,6 puta, tj. rastao je po prosječnoj godišnjoj stopi od 8,4%. Ako se ta dinamika uporedi sa dinamikom ostvarenog ukupnog stranog turističkog prometa koji je u istom razdoblju rastao po stopi samo od 4,5%, može se zaključiti, da su kružna putovanja postala najperspektivniji turistički proizvod i najsavremeniji element turističkog i brodskog tržišta⁴².

Potražnja za kružnim putovanjima je skoncentrisana u ekonomski najrazvijenijim zemljama svijeta. Ona je posebno razvijena u SAD-a, Kanadi, zemljama Evropske unije i Japanu. Potražnja za kružnim putovanjima je regionalno orjentisana, jer se nautičari najčešće opredjeljuju da krstare u morima bližim domicilu. Najveći broj američkih nautičara krstari po Karibima, uz Zapadnu obalu i Aljasku. Evropski nautičari su orjentisani na Mediteran i sjeverozapadnu evropsku obalu. Nautičari iz zemalja Dalekog istoka, jugoistoka Azije i Australije, najradije plove morima Južnog Pacifika.

Ponuda kružnih putovanja izražava se raspoloživim kapacitetom, koji se iskazuje: brojem brodova, brojem putničkih postelja na brodovima, tonažom flote, brojem terminala i njihovoj mogućnosti da prime određeni broj brodova za krstarenje.

Prema međunarodnom udruženju za kružna putovanja CLIA (*Cruise Lines International Association*)⁴³ najveća koncentracija ponude kružnih putovanja u Sjevernoj Americi nalazi se na području Kariba, u Evropi na Mediteranu, a u ostatku svijeta na području Havaja i južnog Pacifika.

Kružna putovanja mogu se podijeliti prema trajanju i području plovidbe. Prema trajanju, kružna putovanja mogu biti: kratka i duga kružna putovanja.

Prema području plovidbe razlikuju se: unutrašnja, obalna, ostrvska i okeanska kružna putovanja. *Kratka kružna putovanja* uglavnom traju do 21 dan (najčešće 7 ili 14 dana). *Duga kružna putovanja* traju od 21 dan do nekoliko mjeseci. Kružna putovanja kraća od 24 sata smatraju se izletima. Kružna putovanja za Karibe i Bahame imaju kraće trajanje (3-4 dana), a Mediteranom nešto duže (do dvije sedmice). Na području Kariba i Mediterana sve su popularnija kružna putovanja u obliku izleta. Kružna putovanja prema južnom Pacifiku i prekookeanska krstarenja traju čak po nekoliko mjeseci.

Pod *unutrašnjim krstarenjem* podrazumijeva se turistička navigacija na rijekama, jezerima i kanalima. Veličinu plovila i dužinu rute za krstarenje određuje veličina i karakteristike

⁴¹ Itinerer ili itinerarij plovidbe je plan i program putovanja turista, odnosno turističkih brodova, vozni red turističkih brodova sa podacima o stajalištima i međusobnim udaljenostima. Strani turisti koji krstare našom obalom dužni su da podnesu na uvid itinerer lučkoj kapetaniji prve boravišne luke.

⁴² Ban, I. (1998): Svjetsko tržište pomorskih putovanja (II), Ekonomska misao i praksa, br. 1/98., str. 11.

⁴³ U međunarodno udruženje za kružna putovanja – CLIA kojem je sjedište u New York-u, udruženo je oko 35 kompanija za kružna putovanja i 20.000 agencija za buking. Na njegove članive otpada skoro 99% putnika na krstarenjima iz Sjeverne Amerike.

toka rijeke. Veličina broda može varirati, od prilično velikog, do manjeg motornog broda. Zavisno od dužine rijeke i karakteristika njenog toka, može se organizovati duže ili kraće krstarenje.

U Evropi su popularne izletničke ture po Seni, Rajni i Temzi, kao i višednevna putovanja Dunavom ili plovidba kanalima Belgije, Francuske, Velike Britanije i Holandije. Na većim jezerima organizuju se najčešće kratka krstarenja i izleti. Po pitanju razvijenosti unutrašnjih krstarenja na jezerima, poznata su krstarenja na Velikim Jezerima u Sjevernoj Americi, Viktorijinom jezeru u Africi i Blatnom jezeru u Evropi.

Obalna krstarenja su po pravilu kratka. Najčešće ih organizuju lokalne turističke agencije na ograničenom akvatorijumu. Svrha obalnih krstarenja je obilazak lokalnih znamenitosti i zabava, uz uživanje lokalnih specijaliteta i pića. U obalna krstarenja spadaju i lučka krstarenja. Gotovo sve veće luke u svijetu imaju organizovanu prodaju krstarenja. Tako npr. u lukama Sidneja, New York-a, San Franciska, Amsterdama, Londona, Štokholma i još nekih luka, organizuju se turistička krstarenja po bližoj okolini. Krstarenja traju nekoliko sati, a organizovana su tako da gostima daju dobar pregled grada i upoznaju ih sa turističkim atraktivnostima kojima grad raspolaže.

Ostrvska krstarenja su jako popularna na pojedinim akvatorijumima koji imaju atraktivne ostrvske skupine pogodne za krstarenje. Atraktivna su ostrvska krstarenja Kanarskim, Bahamskim, Sejšelskim i Grčkim ostrvima. Na Mediteranu su poznata ostrvska krstarenja kroz grčke Dodekeneze – grupa hiljadu ostrva ostrvaca i grebena, koji se nalaze uz obalu Male Azije i krstarenje uz Kornate, koji se odlikuju izvanrednom ljepotom. Krstarenje može trajati jedan ili više dana, zavisno od broja ostrva. U slučaju da putovanje traje duže dana, noćni smještaj se osigurava u hotelu na jednom od ostrva.

Okeanska krstarenja javljaju se prvi put početkom 70-tih godina. Mogu biti kratka i duga. Kratka krstarenja traju do 21 dan (najčešće 7 ili 14 dana), a duga više dana. Osim tradicionalnog krstarenja brodom, (jedinim prevoznim sredstvom), u posljednje vrijeme sve je popularniji oblik krstarenja u koja se uključuju i avioni kao prevozna sredstva, tj. kombinuje se avio i brodski prevoz. Putnici lete avionom od kuće do ukrajne luke, da bi se nakon što je krstarenje završeno, ponovo vratili avionom kući. Osim toga, postoje i druge kombinacije različitih saobraćajnih sredstava, npr. autobus – brod, voz – brod i sl.

Uz svoj ograničen kapacitet veza, potrebu zaštite životne sredine i kulturne i prirodne ljepote, Boka Kotorska i Luka Kotor posljednjih godina nastoji održati konkurenciju uočenu u zemljama Mediterana, sličnih karakteristika, a u cilju osavremenjavanja kruzing industrije u turizmu Crne Gore.

Boka Kotorska (Kotor posebno) ima izuzetan potencijal za razvoj kruzing turizma, koji će se iskorišćavati i dalje razvijati u okviru strateškog turističkog razvoja cijele države. Svakako je neophodno iskoristiti komparativne prednosti postojeće kulturno-istorijske i prirodne ljepote, kreiranjem kombinovanom metodom autohtonih lokalnih i globalnih elemenata.

Krstarenje Bokokotorskim zalivom za kruzer turiste predstavlja jedinstvenu priliku za doživljavanje zanimljive i atraktivne rute koja pruža izuzetan kulturno-istorijski spoj Boke kao kruzing destinacije, čineći je harmoničnom vezom prirodnog i graditeljskog nasljeđa, kao i spoja povoljnih klimatskih uslova.

Svakako je neophodno povećati ulaganja u marketing, uzimanjem učešća u državnoj strategiji razvoja, izgradnjom i reklamom smještajnih, ugostiteljskih kapaciteta ili kulturno-zabavnih manifestacija. Treba pronalaziti načine organizovanja i zadržavanja

kruzera, a time i turista u luci, kako bi imali priliku detaljnijeg upoznavanja sa turističkom ponudom Boke Kotorske. Mogućnosti za postizanje ovog cilja postoji u objedinjavanju lokalnih i regionalnih ponuda kroz osnivanje klastera, čiji bi osnovni zadatak bio predstavljanje područja kao jedinstvene turističke zajednice.

Analiziranjem mogućnosti trajnog rješavanja smanjenja gužve u Kotoru koja se pojavljuje na dijelu magistralnog puta uz stari grad, moguće je postići izgradnjom nadzemnih ili podzemnih prolaza pristana za turiste do ulaska u Stari grad Kotor. Pored toga u skoroj budućnosti u Boki kotorskoj bi bilo potrebno povećati ulaganja u širenje smještajnih kapaciteta visoke kategorije, obzirom da Kotor nema elitnijih smještajnih hotelskih kapaciteta, iako menadžment Luke Kotor radi na proširenju postojećih kapaciteta, izgradnji vezova i plutača kako bi se obezbijedio dolazak i stajanje velikih brodova, održavajući postojeće koncesije.

1.4.3 Čarter

Plovila za nautički turizam iznajmljuju plovila u komercijalne namjene nautičkim turistima u različitim aranžmanima. Za ovu djelatnost je uobičajeni naziv čarter nautičkog turizma ili plovila za čarter⁴⁴, a nastao je 1955. na Azurnoj obali.

Čarter je oblik nautičkog turizam koji podrazumijeva iznajmljivanje plovila i vezova u nautičkom turizmu za smještaj plovila i nautičara koji borave u njima, sa ili bez posade, sa ili bez pružanja usluga smještaja, za odmor, rekreaciju i krstarenje pomoraca, usluge ploidbe nautičara, prijem, skladištenje i održavanje plovila na mokrim i suvim vezovima, snabdijevanje nautičara (s vodom, gorivom, hranom, rezervnim dijelovima, opremom), planiranje i pripremu plovila, davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči), ostale usluge nautičkog turizma.⁴⁵

Čarter preduzeće je fizičko ili pravno lice koje je registrovano za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila. Subjekt može iznajmljivati sopstvena plovila ili tuđa plovila (domaćih fizičkih ili pravnih lica). Plovila grupnih zakupaca (charter) u Crnoj Gori okuplja charter preduzeća registrovana u Crnoj Gori za djelatnost iznajmljivanja plovila. Čarter preduzeća nude usluge jedrenja, motornih brodova, katamarana i male brodove i glisere.

Čarter plovila koja su u vlasništvu ili korišćenju pod zakupom na osnovu ugovora o zakupu ili ugovora o tehničkoj i poslovnoj saradnji. Organizacija čarter preduzeća zavisi o njihovoj veličini i sadržaju njihovih usluga. Neka čarter preduzeća nude samo svoju flotu direktno klijentima ili agencijama, dok druge agencije učestvuju u ponudi svoje flote i plovila drugih čarter preduzeća.⁴⁶

Strateški cilj razvoja turizma u Crnoj Gori do 2020. godine glasi: „*Primjenom principa i ciljeva održivog razvoja Crna Gora će stvoriti jaku poziciju globalne visokokvalitetne turističke destinacije, gdje će turizam za stanovništvo Crne Gore obezbijediti dovoljno radnih mjesta i rast životnog standarda, a država će ostvarivati prihode na stabilan i pouzdan način*”.

Crna Gora je svuda u svijetu prepoznata kao atraktivna turistička destinacija, iako potencijal nije u potpunosti iskorišćen i željeni međunarodni imidž još nije dovoljno ostvaren. Pejzaž Crne Gore, kao i njene prirodne vrijednosti, kulturno-istorijsko nasljeđe, te gostoprimstvo ljudi, izuzetne su prednosti Crne Gore.

Turizam u Crnoj Gori predstavlja osnovu ekonomije, i samo njegovim uspješnim razvojem može da obezbijedi zaposlenje i prihod znatnog dijela populacije. Izgradnjom velikih objekata, tj. međunarodnih turističko-kongresnih kompleksa, marina, kongresnih centara i sličnih sadržaja najčešće se smatra simbolima uspješnog razvoja turizam. Ipak je turizam zasnovan na brojnim drugim aktivnostima.

Lučka infarstruktura, u današnjoj ponudi Boke Kotorske datira još iz vremena 1983.godine, kada je operativna obala u Kotoru, nakon zemljotresa 1979. godine, pored

⁴⁴ Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon, Split, str. 77.

⁴⁵ Luković, T., Gržetić, Z. (2007): Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hrvatski hidrografski institut, Split, str. 121.

⁴⁶ Luković, T. i dr. (2015): Nautički turizam Hrvatske, web knjižara, Split, str. 188.

opreme za 27 vezova za jahte, produžena za 50 metara, proširena za 6 metara, kako bi se postigla dubina za privez brodova sa gazom od 8 – 8,50 metara.

U okviru prirodnih mogućnosti njene mikro lokacije već tada se razmišljalo o onome što može danas bokokotorsku luku učiniti prepoznatljivom.

Kao dio ponude kruzing turistima prirodna i kulturna dobra Boke su izložena intenzivnoj stambenoj gradnji, čime su postala dio drugačijeg, neautentičnog, kulturnog pejzaža, a posebno u sredini u kojoj se efekti od turizma, najčešće računaju brojem ostvarenih noćenja. To je razlog zašto je teško razvoj određene destinacije mjeriti brojem kreveta.

Ulaganja u kruzing turizam u Boki Kotorskoj se ne može mjeriti značajnijim ulaganjima u promociju onih vidova turizma koji donose prihode, a pri tome ne koristiti smještaj koji se ogleda u broju kreveta.

O prihodima kruzing turizma Boke Kotsorske, prema Anketi NTO (Nacionalne turističke organizacije), nautički turisti u Kotoru su u toku 2015. godine, prosječno trošili svega oko pedesetak eura i pri tome nisu uzeti u obzir troškovi vezani za plaćanje usluga korišćenja prolaza, prihvata i pilotaže, kao ni lučki troškovi, koji su bili uračunati u cijenu paket aranžmana.

Kruzing turizam u Crnoj Gori dobija sve više na značaju. Posljednih godina bilježi se povećanje broja kružnih putovanja stranih brodova u Crnoj Gori. Samo u 2012. godini u odnosu na 2011. broj putovanja kruzing brodova u Crnoj Gori se povećao za 9,1%, a broj putnika povećao za 30,4%. Pozitivan trend je nastavljen i u toku 2013. godine, kada je registrovano 17,5% više putovanja i 29% više putnika u odnosu na 2012. godinu.

Luku Kotor je veoma popularna destinacija kruzera brodova. U toku 2014. godine u Luku Kotor je uplovilo 235 kruzera, na kojima je bilo 208.752 putnika ili za 6% više nego u istom periodu 2013. godine.

Najveći lučki centri Crne Gore i u toku 2017. godine su postigli dobre rezultate, pa su od 439 uplovljavanja kruzera, sa više od 543.000 gostiju, zaradili oko 10,86 miliona eura.⁴⁷

Prema analizi Turističke organizacije Kotora, u toku 2017. godine je u Boku Kotsorsku uplovilo 430 kruzera sa 532.387 putnika i oko 250.000 članova posade. Polovina ovih turista je posjetilo Stari grad Kotor.

Po osnovi izletničkih taksi, ukupno je Turistička organizacija prihodovala nešto više od 450.000 eura, od čega samo od putnika sa kruzera između 200.000 i 250.000 eura.

Za 2018. godinu je najavljeno 415 dolazaka kruzera i procijenjeno da će istima stići oko 519.660 putnika. U luci Kotor trenutno istovremeno mogu da borave tri kruzera, sa jednim kruzrom uz samu obalu.

Kada je u pitanju struktura kruzing turista i njihovih navika u smislu trošenja, ona varira, obzirom da kruzing putovanja trenutno na svjetskom tržištu više ne predstavlja poseban luksuz, i dostupno je srednjoj klasi turista. Prema podacima TO Kotor, prosjek dnevne potrošnje jednog kruzing turiste je 35 do 50 eura i ona uključuje ulaznice za obilazak bedema, muzeja, katedrale i ostalih znamenitosti, kupovinu suvenira, piće i usluge vodiča koja se naplaćuje grupno.

⁴⁷ <http://standard.co.me/index.php/ekonomija/item/11165-turisti-sa-kruzera-ce-donijeti-11-miliona-eura-kotoru-i-baru>, pristup 29/6/2019.

Kotor i 2018. godine izglasan među pet najpopularnijih kruzing luka u istočnom Mediteranu, i to ispred Venecije, Santorinija i Rodosa, što raduje turističke privrednike, i istovremeno pokreće brojna pitanja na koji način se stanovništvo Boke Kotorske odnosi prema ovom vidu turizma, te koliko je kruzing turizam izmijenio grad Kotor i Boku Kotorsku.

Dolazak kruzera u Kotor je u proteklih deset godina dominantno uticao na promjenu strukture privrede i poslovanja Kotora, postajući sjedište suvenirnica (koji trenutno ima oko 70-ak), i drugih ugostiteljskih objekata.

Ovo su razlozi koji upućuju na važnost planskog i sistemskog planiranja kruzing turizam u ukupnom turizmu Boke Kotorske, kao i cijele Crne Gore i procjenjivanja lanca vrijednosti svih subjekata koji su uključeni u prihvatanju kruzing turista u ovo područje. Svakako najveću korist ima Luka Kotor, čiji sa već planiranih 412 kruzera za 2018. godinu i učešćem u ukupnim prihodima od 1.024.181,34 eura.

Potencijal koji postoji za razvoj kruzing turizma svakako treba iskoristiti, ali istovremeno mijenjati, unaprijeđivati stanje, te rješavati brojne probleme koji su vezani za ovaj segment privrede. Posebna poboljšanja se mogu postići boljom organizacijom turističkih izleta i smanjenjem saobraćajnih gužvi. Ključna korist od dolaska kruzera brodova i turista za Kotor i Boku Kotorsku se prvenstveno ogledaju u promociji Kotora i Boke Kotorske u svijetu.

Sa druge strane, negativni efekti kruzing turizam u Boki Kotorskoj i starom gradu Kotor ogledaju se u činjenici da je Kotor ostao bez brojnih osnovnih sadržaja, knjižara, maloprodajnih objekata, zanatskih radnji, obzirom da takvi sadržaji sve manje zanimaju kruzing turiste. Očigledno je da se promjenom privrednih aktivnosti, promijenila i demograska slika Starog grada, jer veliki broj mladih građana ovog područja nema načina i mogućnost, da ovdje ostvare bilo kakvu biznis ideju i poslovanje.⁴⁸

Ono što ipak ne ide u prilog razvoju ovog oblika turizma jeste ne postojanje hotelskih kapaciteta u Boki Kotorskoj, kao što postoje u gradovima u okruženju (npr. Dubrovnik), međutim postoji mogućnost da se poveća broj poludnevnih izleta u toku pet do šest sati zadržavanja kruzera, čime bi se omogućilo povećanje razgledanje drugih turističkih destinacija neposrednog okruženja poput, Budve, Petrovca, Cetinja, Lovćena, Herceg Novog i sl.

Nezadovoljstvo se ogleda i u nezadovoljstvu brodara, obzirom da se od osamdesetih godina prošlog vijeka nije uopšte ulagalo u vezove za čamce, jahte i sl. Sa druge strane, lokalno stanovništvo je izloženo relativno visokim troškovima veza.

Luka Kotor, s druge strane održava dosta visoke troškove vezane za uplovljavanje, približno isto kao i u drugim evropskim morskim metropolama i lukama, a za istu vrijednost kruzing brodovi i jahte ne dobijaju nivo usluge koju imaju u takvim lukama. Luka Kotor trenutno nema uslove, infrastrukturu, pristanište i mogućnost transfera većeg broja turista.

Luka Kotor ne garantuje sistem sigurnosti, obzirom da ne postoje dodatni i sigurnosni sadržaji. Postoje problemi i u parking servisima u cijelom gradu, a posebno djelovima kotorske rive, adekvatne benzinske pumpe za jahte, brodove i sl., parkiranje autobusa kojima kruzing turisti odlaze na izlete okruženja, i sl.

⁴⁸ <https://www.cdm.me/ekonomija/kruzери-promijenili-kotor/>, pristup 27/5/2019.

Obzirom da putnički brodovi imaju manji gaz nego teretni i iznosi 8-11 m. Kruzeri s jedne strane donose ekonomsku dobit, a sa druge se uništavaju zaliv i biodiverzitet mora. Obzirom na smanjeni prostor u zalivu, Kotor infrastrukturno ne može da primi u jednom trenutku više hiljada turista koji sa kruzera ulaze u grad. Obzirom da se transfer turista sa većih brodova manjim čamcima prebacuju na kotorsku rivu, bilo bi neophodno naći jednostavniji i lakši način, a jedan od načina je vezivati brodove na drugim pozicijama u zalivu (izbjeci Kotoru rivu), i prevoz istih sa većim čamcima ili autobusima.

Menadžment Luka Kotor, kao i menadžment drugih luka na rutama kruziranja kompanija, kao i menadžment kruziranja kompanija, trebali bi se organizovati kako bi zajednički trajnije i dugoročnije planirali raspored dolazaka kruzera, te organizovali strukturu prihvata u gradovima za kvalitetniji prihvata kruziranja turista, ali i kako bi se dobili gradovi po mjeri građana koji u njima žive.⁴⁹

Ponuda kruziranja turista moguće je obogatiti specifičnim i značajnim događajima, poput ribarskih noći, koncertima tradicionalnih klapa i folklornih društava, različitim pozorišnim i drugim umjetničkim predstavama, likovnim i drugim izložbama, i drugim dešavanjima.

S ekonomskog aspekta, nautička lokacija Boke Kotorke i Luke Kotor u budućnosti treba, pored postojećih prihoda od pristanišnih taksi, poboljšati obogaćivanjem organizacije izleta, organizovanjem gastronomskih ponuda, poboljšanjem prodaje suvenira i drugih tipičnih proizvoda i zanatskih usluga i povezati sve to sa aktivnostima turista koji kruzerima dolaze u Boku Kotoru.

1.5 Uslovi za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori

Nautički turizam zauzima značajno mjesto, a svim mediteranskim zemljama u posljednjih nekoliko godina se bilježi rast broja turista koji se opredjeljuju za ovaj vid turizma. Dakle, posljednjih godina primjećuje se prelazak sa masovnog ka razvoju alternativnih vidova turizma. U Crnoj Gori, obzirom na dosadašnji razvoj marina i luka nautičkog turizma, nautički turizam može predstavljati okosnicu društveno-ekonomskog razvoja, kao i u socijalnom i kulturnom razvoju cijele destinacije.

Crna Gora sa svojom površinom od 13.812 km² i sa oko 650.000 stanovnika može se ubrojiti u geografski male države, na kojoj su sakupljene prirodne raznolikosti i bogato kulturno – istorijsko nasleđe koje ne ostavlja nikog ravnodušnim.

Prirodno i kulturno nasleđe uz odgovarajuću turističku infrastrukturu predstavlja osnovu za razvoj turizma. Zbog pojave sve većeg broja interesa i motiva, interesa i objektivnih mogućnosti, na strani turističke potražnje, i mogućnošću zadovoljenja turističkih potreba, stvorili su se brojni oblici i vrste turizma. U Master planu razvoja turizma Crne Gore do 2020. godine, iz 2008., izdiferencirani su brojni vidovi turizma, između kojih je i nautički. Od usvajanja Master plana, pa do danas, preduzete su brojne mjere u cilju stimulacije i olakšanja razvoja turizma, kao i privlačenja direktnih stranih investicija. Sa izuzetnim uslovima za izgradnju jahting klubova, marina i luka nautičkog turizma primorje Crne Gore i Boke kotorske postao je u poslednjih desetak godina novi raj za nautičare.

Činjenica je međutim, da i pored svega što je urađeno u pogledu izgradnje novih marina i luka, da na crnogorskoj obali ne postoji adekvatna infrastruktura koja bi zadovoljila specifične zahtjeve nautičko – turističkog i kruziranja tržišta. Prestižna britanska kompanija

⁴⁹ <https://skalaradio.com/radimir-za-kruziranje-turizam-vazno-je-rijesiti-transfer-putnika/>, pristup 24/6/2019.

“Y.CO” koja se bavi čarterom najluksuznijih jahti, uvrstila je Crnu Goru u pet najboljih novih destinacija na Mediteranu.⁵⁰

1.5.1 Prirodni uslovi za razvoj nautičkog turizma

Prema Köpenovoj klasifikaciji klime, cijelo područje Jadrana, osim najudaljenijih sjevernih i sjeverozapadnih dijelova, ima mediteransku klimu s vrućim i suvim ljetima, i vlažno jesensko-zimsko razdoblje, sa mediteranskom klimom s toplim i suvim ljetima.

Najviše temperature vazduha na Jadranu su u julu i avgustu, a najniže u januaru i februaru. Srednje januarske temperature se kreću od oko 5-9°C, dok se srednje julske temperature kreću od oko 22,7 do 24,6°C.

Povoljne temperature su značajan parametar produžene nautičke sezone na Jadranu. Isto tako, može se zaključiti da je Jadransko more u ljetnom razdoblju relativno sigurno za plovila za razonodu, dok su malim plovilima u zimskom razdoblju ponekad ugroženi nepovoljnim vremenskim uslovima zbog vjetrova, iako je zaliv Boke kotorske vrlo zaštićen od jakih vjetrova.

Broj plovila na moru na čitavom Jadranu, pa i na crnogoskom primorju i Boki kotorskoj je znatno manji u zimskom razdoblju, tako da nepovoljni vremenski uslovi uopšte imaju relativno mali uticaj na sigurnost plovidbe u zalivu.

Povremene ljetne oluje ponekad mogu biti opasne, jer mogu uzrokovati pomorske nesreće, zbog iznenadnog pojavljivanja i nespremnosti nautičara na iste. Druge vrste nepovoljnih vremenskih uslova, kao što je smanjena vidljivost, imaju mali značaj za boravak i plovidbu plovnih objekata, uglavnom zbog toga što se takvi uslovi javljaju u zimskom razdoblju kada se na moru nalazi samo znatno manji broj plovila.

1.5.2 Prostorni uslovi i održivost luka i marina nautičkog turizma

Scenariji održivog razvoja luka nautičkog turizma pozicioniran je između maksimalnog i minimalnog kapaciteta luke, odnosno između scenarija intenzivnog i umjerenog razvoja nautičkog turizma. Što se tiče planiranih vrijednosti i tipova nautičkih kapaciteta i u smislu nautičkog prometa, kvantifikovanje održivog scenarija nautičkog turizma direktno zavisi o uslovima na određenoj lokaciji.

Distribucija luka nautičkog turizma važan je element razvoja, a projektovanje daljnjeg razvojnog toka dio je razvojne politike. U sadašnjim uslovima razvoja Crne Gore, prostorna raspodjela novih poslovnih aktivnosti jedan je od glavnih faktora koji utiču na promjenu prostornog rasporeda stanovnika i omogućuju ekonomske efekte. Istovremeno, individualne prednosti izgradnje marina i luka nautičkog turizma odražavaju se u razvoju neposrednog područja, što znači da se interesi vlasnika moraju uskladiti s pitanjima regionalnog razvoja. Problemi nerazvijenih područja primorja Crne Gore pokušavali su riješiti primjenom mjera političke ekonomije, ali je to značilo diktat u distribuciji poslovnih aktivnosti. Stoga su bili potrebni kriterijumi koji će efikasno koordinirati

⁵⁰ <http://www.montenegro-visit.com/me/magazin/svetski-popularan-jahting-turizam/>, pristup 23/6/2019.

privredne interese i interese regionalnog razvoja. U slučaju kada izbor zavisi o pomorskim i drugim prostornim uslovima, prednost će imati razvijeno područje.⁵¹

Utvrđene su vrijednosti relativno fiksnih komponenti nosivosti (fizički kapacitet, kapacitet okruženja, kapacitet resursa, demografski kapacitet), kao i raspon vrijednosti za elastičnije komponente (infrastruktura, društveno-kulturni kapacitet lokalne zajednice), ekonomski i politički faktori, tj. spremnost države da podstakne ili obeshrabri projekt kroz zakonske propise ili direktna ulaganja, ključni su za izbor i sprovođenje razvojnih opcija luka.⁵²

Izgradnjom luka nautičkog turizma u Boki kotorskoj sprovodi se sistem usluga koji je tehnički i tehnološki uporediv s uslugama nautički razvijenih zemalja.

- Uspostavljene luka i marina nautičkog turizma mogu se klasifikovati kao atrakcije u ukupnoj turističkoj ponudi Crne Gore i Boke kotorske, a ogledaju se u proširenju postojeće infrastrukture i pružanja novih kvalitetih urbanističkih usluga.
- Izgradnja luka i marina nautičkog turizma pozitivno utiče na rast zaposlenosti u području u kojem su izgrađene.⁵³
- Stvaranje novih radnih mjesta posebno je važno za Crnu Goru i Boku kotorsku.
- Pojavljuju se nove mogućnosti za dobijanje posrednih dodatnih koristi, kao što su koristi povećanja životnog standarda i poboljšanje komunalne infrastrukture, posebno važne na lokalnom, kao i na regionalnom nivou.
- Ugrađene luke i marine nautičkog turizma u Boki kotorskoj utiču na opštu transformaciju mjesta u kojima su izgrađene pomažući proširujući ponudu kako bi se zadovoljile potrebe nautičara.
- Izgradnja luka i marina nautičkog turizma pomaže u poboljšanju kvaliteta života lokalnog stanovnika Boke kotorske.
- Nautički turizam direktno utiče na povećanje smještajnih kapaciteta u obalnim područjima Boke kotorske.⁵⁴
- Nautički turizam utiče, ali i podstiče razvoj brojnih uslužnih aktivnosti koje su direktno i indirektno povezane s potrebom pružanja usluga nautičara sa povremenim i raznolikim uslugama. Činjenica je da se najbolje obalne lokacije određene države koriste za izgradnju luka nautičkog turizma. To podrazumijeva da prostor na kojem će se nalaziti buduće luke treba optimalno iskorišćavati.⁵⁵

Prema Šamanoviću⁵⁶ efikasno korišćenje prostora može se izraziti kroz pokazatelj iskorišćenosti prostora, tj. koeficijent koji se dobija stavljanjem cijelog područja luka nautičkog turizma u određenom području u odnosu na broj vezova. Rezultat projekta se pokazuje racionalnim ako je korisna površina po kvadratnom metru u granicama koje su karakteristične za određenu kategoriju luke ili marine nautičkog turizma. U procesu

⁵¹ Kovačić, M., Favro S., Mezak, V. (2016): Construction of nautical tourism ports as an incentive to local development, *Environmental Engineering and Management Journal* February Vol.15, No. 2, str. 395-403 <http://omicron.ch.tuiasi.ro/EEMJ/>

⁵² Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

⁵³ Luković T., Kovačić M. (2007): Town Ports and nautical tourism, *Journal of Maritime Studies*, 21, str. 189–210.

⁵⁴ Zelenika R., Vidučić V. (2007): Nautical tourism – model of development in the Republic of Croatia till 2015, *Economic Review*, 58, str. 522-544.

⁵⁵ Luck M. (2007): *Nautical Tourism: Concepts and Issues*, Cognizant Communication Corporation, New York, USA.

⁵⁶ Šamanović J. (2002): *Nautical tourism and Management of Marinas*, High Maritime School, Split.

projektovanja, pojedini dijelovi i objekti luka ili marina nautičkog turizma trebali bi biti osmišljeni tako da stvaraju funkcionalnu cjelinu u smislu organizacije.

Utvrđivanje ekonomskog efekata korišćenja prostora za potrebe nautičkog turizma u Boki kotorskoj je složeno je pitanje koje uzima u obzir primarne parametre s obzirom na vrstu i veličinu brodova i jahti, te učestalost njihovih dolazaka. Prag nosivosti i veličine luke nautičkog turizma na kojem se bazira model održivog razvoja nautičkog turizma zavisi o specifičnostima određenog područja, te zahtjevima i razmatranjima menadžmenta lokalnog i nacionalnog nivoa.⁵⁷

Nautički turizam u Crnoj Gori se u smislu prostornog korišćenja, može razvijati u dva osnovna pravca. Prioritet je zaštita posebno vrijednih područja (nenaseljenih područja, neurbaniziranih obala, ostrva i uvala) koji motivišu dolazak domaćih i stranih nautičkih turista, te planiranje izgradnje novih nautičkih luka s najvišim standardima zaštite okruženja u manje vrijedna područja.

Pri planiranju izgradnje luka nautičkog turizma na crnogorskom primorju potrebno je sprovesti vrednovanje i primijeniti nekoliko kriterijuma. Jedan od najznačajnijih kriterijuma svakako je kriterijum izbora lokacije. Prije svega, područja namijenjena planiranju izgradnje marina i luka nautičkog turizma obala ne bi trebala biti devastirana, a posebno ne ona koja su uključena u programe zaštite i obnove (Bokokotorski zaliv).

Nije lako odrediti koji je faktor lokacije nautičke luke najvažniji. Relativna tačnost u određivanju hijerarhije različitih faktora mogla bi se postići kroz nekoliko metoda, a izvor podataka mogao bi biti upitnik ispunjen od strane donosioca odluka u lukama nautičkog turizma, vlasnicima i investitorima ili stručnjacima u određenim područjima.⁵⁸

Hijerarhija faktora može se odrediti i posmatranjem razvoja nautičkog turizma na određenom području, tj. prema utvrđenom odnosu između razvoja luka nautičkog turizma i posmatranih faktora. Model prikladnosti lokacije nautičke luke bazira se na kriterijumima koji proizlaze iz faktora lokacije, a koji se ocjenjuju prema njihovom značaju za područje.

Ostali kriterijumi za planiranje izgradnje nautičkih luka:

- geografska i demografska obilježja lokacije;
- povezanost s saobraćajnom mrežom (blizina drumskih i drugih saobraćajnih komunikacija i veza, aerodromi i sl.);
- gustoća pomorskog saobraćaja;
- dostupnost infrastrukture;
- izbjegavanje gradnje u prirodno zaštićenim uvalama i u zalivu;
- dimenzioniranje luka s obzirom na direktno zaleđe.

Izbor lokacija gradnje i postojanja marina i luka nautičkog turizma ima poseban značaj zbog resursa koji se iskorišćavaju i dobiti koju ostvaruje.⁵⁹ Stoga je važno utvrditi sljedeće:

- Omjer između veličine regije i broja luka nautičkog turizma;

⁵⁷ Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

⁵⁸ Richins, H., Scarinci, J. (2009): Climate change and sustainable practices: A case study of the resort dustry in Florida, *Tourismos*, Vol. 4, No.2, str. 107-128.

⁵⁹ Kovačić, M. (2008): Optimisation of Selection of the Location and Facilities of a Nautical Tourism Port. Doctoral thesis. Faculty of Maritime Studies of the University of Rijeka, Croatia

- Odnos regionalnih centara i luka nautičkog turizma;
- Potrebe rangiranja različitih sistema i luka nautičkog turizma; a posebno
- Dubine mora, konfiguracija obale i hidrometeoroloških uslova mikrolokacije.

Primjena kriterijuma za usmjeravanje gradnje može značajno doprinosti racionalnoj i kontrolisanoj upotrebi prirodnog prostora. Takođe, treba uzeti u obzir postojeći razvoj marina i luka nautičkog turizma s obzirom na kapacitet prostora i njegovog ograničenja, obzirom da postoji mogućnost poremećaja ravnoteže u okruženju, a i negativan uticaj na biološku raznolikost. Ograničavajući kriterijumi za izgradnju ili proširenje nautičkih luka i marina predstavljaju zaštićena područja i područja ekološke mreže na obali i na moru, a posebno grada Kotora kao spomenika kulture koji se nalazi na popisu zaštite kao baštine opšteg svjetskog dobra tj. UNESCO⁶⁰-ve mreže. Spomenuta područja uključuju mogućnost izgradnje ili dopunjavanja kapaciteta za prijem, ali pod posebnim i visoko kontrolisanim uslovima i zaštitnim mjerama.

⁶⁰UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation.

2 ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA

Posebna važnost, u povećanju ukupnih ekonomskih efekata nautičkog turizma, daje se poboljšanju socijalnih i ekonomskih životnih uslova za lokalno stanovništvo obalnih područja. Prema Robinsonu⁶¹ međuzavisnost između razvoja nautičkog turizma i razvoja lokalne zajednice postaje sve važnija karika u razvoju nautičke privrede.

Definisanjem strategije razvoja nautičkog turizma Crne Gore, koja bi se trebala bazirati na načelima održivog razvoja, moguće je uspostaviti potrebne uslove za postizanje sljedećih ciljeva:⁶²

- **Rast turističkih aktivnosti.** Nautički turizam je selektivni oblik turizma uopšte, i međusobno se dopunjuje sa drugim oblicima selektivnih vrsta turizma, poput kulturnog, sportskog i dr.
- **Rast ugostiteljskih djelatnosti.** Kroz razvoj nautičkog turizma dobija se šansa i za širenje i specijalizaciju drugih oblasti, a posebno ugostiteljskih djelatnosti. Da nema rasta nautičkog turizma, malo bi bilo vjerovatno da bi se priobalje Crne Gore i Boke kotorske ikada razvili kao atraktivna nautička destinacija. Na primorju Crne Gore u poslednjih deset godina proširili su se postojeći ugostiteljski kapaciteti, restorani, barovi, diskoteke i sl., investiralo se u nove, a mnogi su izgrađeni u neposrednom okruženju novih lokaliteta na kojima su izgrađene marine i luke nautičkog turizma u neposrednoj blizini: Portomontenegro, Porto Novog, Luštica Bay i dr.
- **Porast smještajnih kapaciteta.** Nautički turizam utiče posredno na povećane smještajnih kapaciteta u obalnom području Crne Gore, a posebno u Boki kotorskoj. Nautičari vrlo često imaju potrebu da u slobodno vrijeme borave duži vremenski period neposredno uz obalu, kako bi doživjeti ljepotu zaliva i obale, i kako bi boravili u luksuznim hotelima u slikovitom okruženju, što je dovelo do stvaranja potrebe da lokalno stanovništvo povećava smještajne kapacitete izgradnjom apartmana, hotela i sl.
- **Rast uslužnih djelatnosti.** Nautički turizam podstiče razvoj brojnih uslužnih aktivnosti koje su direktno ili posredno povezane s potrebom pružanja različitih usluga pomorcima/nautičarima u slobodno vrijeme. To se posebno odnosi na usluge: održavanja brodova, snabdijevanja rezervnim djelovima i opremom za plovila, pranja i peglanja, keteringa, bavljenja sportom, iznajmljivanja vozila, ribarstva i sl. neposredno pod uticajem povećane potražnje za ribom i konzumacije morskih plodova u restoranima, i drugih nautičkih usluga i sl.
- **Rast zaposlenosti.** Razvoj nautičkog turizma je osigurao veće mogućnosti za zapošljavanje lokalnog stanovništva (povremeno, sezonski ili stalno), što je posljedično uticalo na povećanje životnog standarda i prosperiteta porodica uopšte,

⁶¹ Robinson, P. J., *Marinas and Social Demands*, Australia (2002): <http://www.icomia.com/library/introduction.asp>, pristup 24/6/2019.

⁶² Favro, S., Saganić, I. (2006): *Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia. New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future*, Turk-Kazakh International Tourism Conference, Alanya, Book 1, str. 602-620.

pružajući priliku za razvoj i mogućnosti za oživljavanje različitih aktivnosti specifičnih za pojedine regije.

- **Direktni i posredni efekti na različite aktivnosti.** Direktni efekti nautičkog turizma su prije svega povezani s zapošljavanjem lokalne radne snage, podsticanjem različitih uslužnih aktivnosti povezanih s potrebom pružanja usluga pomorcima/nautičkim posjetiocima u slobodno vrijeme (servisiranje brodova i motora, oprema, ugostiteljstvo, snabdijevanje itd.), dok su posredni uticaji takođe mnogobrojni, kao i porast interesa za kulturna događanja i obilaske obalnih primorskih mjesta i sl.

Uticaj nautičkog turizma na određenu lokalnu zajednicu može biti: kratkoročan i dugoročan.

- **Kratkoročne posljedice i uticaji.** Nautički turizam podiče razvoj brojnih pratećih djelatnosti: zapošljavanje lokalne radne snage, proširenje postojećih ugostiteljskih objekata i otvaranje novih, itd.
- **Dugoročne posljedice i uticaji.** Najvažnije dugoročne posljedice i uticaji razvoja nautičkog turizma su sljedeći:
 - restrukturiranje i vrednovanje novih razvojnih mogućnosti u određenoj primorskoj opštini, zajednici ili mjestu, kao i na državnom nivou, počevši od nekih tradicionalnih aspekata (industrija, prerađivačka industrija, brodogradnja);
 - razvoj privrednih aktivnosti koje su direktno ili posredno povezane s nautičkim turizmom kao glavnim razvojnim potencijalom nautičke i turističke privrede.⁶³

2.1 Neposredni uticaj nautičkog turizma

U posljednjih trideset godina, započeo je značajniji razvoj uopšte turizma u Crnoj Gori, kao osnovnoj i najvažnijoj privrednoj grani, dok se nautički turizam primarno počeo razvijati posljednjih petnaestak godina razvojem nautičkih marina u Baru, Budvi, Tivtu, Kotoru. Svakako, se nautički turizam pokazao jednim od najpropulzivnijih i najstabilnijih oblika turizma u Crnoj Gori, a broj dolazaka nautičkih turista iz godine u godinu konstantno raste, kao i broj brodova čije su domaće luke crnogorske marine.

Koristeći svoje komparativne prednosti, nautički turizam može privući i najzahtjevnije klijente i pokrenuti niz pratećih poslovnih aktivnosti i stranih ulaganja.⁶⁴

Razvoj čartera kao segmenta nautičkog turizma takođe je pridonio razvoju nautičkog turizma u Crnoj Gori. Pozitivni efekti nautičkog turizma evidentni su na svim nivoima, od nacionalne do lokalne, ali i na nivou poslovnih aktivnosti. Kroz razvoj nautičkog turizma, zemlja se predstavljala ne samo kao snažna i nautička i turistička destinacija. Za pojedine primorske opštine Crne Gore razvoj nautičkog turizma znači ne samo novi kvalitet cjelokupnog turističkog razvoja, nego i cijeli niz ekonomskih efekata koji bez njega ne bi bili mogući.

⁶³ Favro, S. (2002): Joining of Croatia in the Development of the European Nautical Tourism, First European Yacht Tourism Congress, Rogoznica.

⁶⁴ Favro, S., Saganić, I. (2006): Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia, New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future, Turk-Kazakh International Tourism Conference, Alanya, Turkey, Book 1, str. 602–620.

Posebno su važni efekti nautičkog turizma na posebne komplementarne privredne aktivnosti koje stvaraju nautičku privredu. Kada se govori o efektima nautičkog turizma na turizam u cjelini, on obuhvaća sve one djelatnosti ili područja privrede i njihove dijelove koji su direktno ili indirektno povezani s turizmom.⁶⁵

- razvoj marina;
- porast najma plovila;
- porast izgradnje i popravki brodova;
- porast trgovine na malo;
- porast smještajnih kapaciteta, porast potrebe za gradnjom hotela i restorana;
- porast transporta, posebno vazdušnog;
- porast potrebe za niz drugih aktivnosti.

Najvažniji efekti razvoja nautičkog turizma dogodili su se na lokalnim nivoima, tj. u određenim gradovima na obali Crne Gore i to: Baru, Budvi, Tivtu, Kumboru, poluostrvu Luštici i sl.

Svakako, nautički turizam omogućuje pozitivne efekte koji se ogledaju i u slijedećim elementima:

- lokalno stanovništvo može ostvariti dodatnu zaradu uslijed pružanja ugostiteljskih usluga, trgovačkih usluga, prodaje ribe, i sl.;
- lokalne luke i uvale postale su mjesta za prikupljanje sredstava naplaćivanjem vezova u lukama ili na uređenim sidrištima;
- lokalno stanovništvo može ostvariti dodatnu zaradu prodajom hrane i pića itd.
- u širem smislu, može se reći da je nautički turizam doveo do povećanje zaposlenja za lokalno stanovništvo u pronalaženju posla i sticanje profita uslijed pružanja smještajnih i drugih usluga;
- veće mogućnosti za pronalaženje posla uticalo je na opšte povećanje standarda obalnih crnogorskih gradova, na povećanje opšte dobrobiti za porodice, kao i na stvaranje mogućnosti za razvoj i revitalizaciju različitih aktivnosti specifičnih za određeno područje.⁶⁶

2.2 Posredni uticaj nautičkog turizma

U smislu navedenih tvrdnji o direktnim uticajima nautičkog turizma na privredu Crne Gore, cjelokupna turistička djelatnost promatrana je kao glavni ekonomski potencijal, pri čemu nautički turizam u njemu igra značajnu ulogu. Dakle, nautički turizam sve se više smatra jednim od najvećih potencijala razvoja Crne Gore.

Proširenjem kapaciteta nautičkog turizma očekuje se nastavak rasta zaposlenosti lokalnog stanovništva, s predvidivim ekonomskim i socijalnim posljedicama⁶⁷ i to:

⁶⁵ Žabica, T. (2006): Jadranske turističke regije, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik.

⁶⁶ Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z. (2008): Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god. 22, br. 1, str. 31-51.

⁶⁷ Favro, S., Saganić, I. (2006): Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia, New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future, Turk-Kazakh International Tourism Conference, Alanya, Turkey, Book 1, str. 602–620.

- povećan broj osoba koje se direktno zapošljavaju u ovoj djelatnosti (marine, mjesta za privezivanje, luke);
- povećan broj osoba koje će biti posredno podsticane razvojem nautičkog turizma i koje će se moći zaposliti u nekim djelatnostima koje su direktno ili posredno povezane s nautičkim turizmom;
- promijenjeni motivacioni aspekti zaposlenja, kao stalni ili privremeni, s ostalim članovima porodica koji će pronaći motivaciju za zapošljavanje u različitim djelatnostima direktno ili posredno vezanim za nautičke turizam: pružanje usluga slobodnim mornarima u marinama: pranje, prodaja suvenira, obilasci znamenitosti, pridruživanje mornarima u tipičnim lokalnim aktivnostima, poljoprivreda, vinogradarstvo i maslinarstvo, sakupljanje grožđa, eventualno branje maslina, organizovanje biciklističkih tura, ribolov i učenje o preradi ribe i morskih plodova itd.;
- povećanje zaposlenosti lokalnog stanovništva moglo bi imati pozitivan uticaj na smanjenje intenziteta iseljavanja, jer bi to omogućilo stanovnicima razloge za boravak;
- povećani opšti nivo standarda i kulture življenja u obalnom području;
- povećani nivo opšteg obrazovanja stanovništva u obalnom području;
- povećani opšti nivo opreme komunalnih i drugih postrojenja u priobalju.

Održivi razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj će zasigurno podstaknuti razvoj nekih drugih aktivnosti tipičnih za obalna područja. U skladu s tim, sasvim je jasno da se uticaj budućeg razvoja nautičkog turizma u Boki kotorskoj može smatrati kontinuiranim procesom ekonomskog i društvenog jačanja, koje nekad mogu biti i izoliovane i zapostavljene (kao npr. Kumbor, ili poluostrvo Luštica). Neke od najvažnijih privrednih aktivnosti koje će vjerovatno biti revitalizovane i ojačane su sljedeće:⁶⁸

- brodogradnja;
- radionice za izradu dodatne opreme i održavanje plovila;
- servis plovila i motora, jedara, opreme i pribora, snabdijevanje rezervnim djelovima;
- oživljavanje zaboravljenih obrta i vještina (tkanje, izrada odjeće, maslinarstvo, proizvodnja meda, sušenje ribe, voća i povrća itd.), ne samo kao dodatnih izvora prihoda kroz prodaju proizvoda turistima, i oživljavanje privrednih aktivnosti koje mogu inicirati mnoge druge aktivnosti koje nisu spomenute;
- aktivnosti (još) netipične za sadašnji razvoj turizma u Crnoj Gori, koje bi mogle biti inicirane budućim razvojem nautičkog turizma:
 - avanturistički turizam;
 - posebne vrste ugostiteljstva;
 - proizvodnja i prodaju suvenira tipičnih za određenu regiju.

Iz navedenog je vidljivo da se razvoj nautičkog turizma može posmatrati ne samo kao proces društvene promjene životnih uslova u nautičkim destinacijama, već i kao ohrabrujući proces koji može uticati na promjenu društvene i ekonomske strukture, aktivnosti u obalnom području Crne Gore.

Nautički turizam kao privrednu granu treba razvijati u granicama prihvatljivog pritiska i prepoznatljivih obilježja regije, maksimalno oslanjajući se na postojanje očuvanog i atraktivnog prirodnog okruženja kao prednosti crnogorske teritorije. U procesu izbora

⁶⁸ Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z. (2008): Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god. 22, br. 1, str. 31-51.

mjesta za luke nautičkog turizma i turističkih luka potrebno je prepoznati višestruke razvojne efekte (ekonomske, socijalne i ekološke), kao i one koje će pokrenuti druge komponente života, koje su posebno važne za strateški razvoj.

Neoštećeni ili neindustrijalizirani dijelovi crnogorske obale, zbog kojih je Boka kotorska do sada stekla epitet atraktivne nautičke destinacije, trebali bi biti zaštićeni prema planu kako ne bi narušili kvantitativnu ili kvalitativnu ekološku i prirodnu ravnotežu tih dijelova. Ta bi ravnoteža mogla biti narušena izgradnjom prihvatnih kapaciteta za plovila nautičara. To znači da budući razvoj nautičkog turizma treba bazirati na načelima održivog razvoja. Očuvanje prirodnih resursa u svrhu kvaliteta usluga u nautičkom turizmu odražava stanje djelatnosti, a samo vrhunski kvalitet može dugoročno predstavljati nautički turizam crnogorskih luka i marina. Vizijom razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori treba predvidjeti reorganizaciju postojećih vezova u marinama na način da se osigura maksimalan broj vezova u postojećim prostornim okvirima marina i luka nautičkog turizma, kao i stalnu kontrolu rada luka i marina u skladu s visokim ekološkim standardima.⁶⁹

Tako organizovani sistemski pristup daljnjem razvoju treba da uključi organizacionu strukturu nautičkog turizma, kojom neće biti narušeno okruženje, već će se zasnivati na načelima održivog razvoja uspostavljanjem visokih kriterijuma zaštite i odgovornog ponašanja koje će pridonositi koordinaciji projekcije rasta i napretka rada marina i luka nautičkog turizma u Crnoj Gori.

2.3 Negativni uticaj nautičkog turizma

Uz niz neupitnih i očiglednih ekonomskih i društvenih koristi koje su ostvarene u razvoju nautičkog turizma i njegovih efekata u posljednjih nekoliko desetljeća, razvoj je doveo i do određenih negativnih uticaja. Kratkoročni negativni uticaj ogledaju se u pretjeranoj gužvi koju uzrokuje previše brodova na nereguliranim vezovima, neadekvatnim vezovima u određenim destinacijama, nereguliranom i različitim stavovima lokalnih vlasti prema naplati usluga u lukama, lučicama i privezištima i sl.

Neosporna je činjenica da prirodni resursi značajno doprinose razvoju nautičkog turizma i čine osnovu njegove atraktivnosti, ali njegova sve veća popularnost ima pozitivne i negativne karakteristike ovog specifičnog oblika turizma. Pozitivna obilježja mogu se ogledati u raznolikoj i kvalitetnoj turističkoj ponudi, stvaranje dodatnih prihoda za lokalno stanovništvo, mogućnosti zapošljavanja, povećanje standarda, povećanje aktivnosti iznajmljivanja opreme za vodeni prevoz, izgradnju i popravak brodova, ugostiteljski sektor, transport i saobraćaj i ostale aktivnosti.

Dugoročni negativni efekti nesistemskog i ne planiranog razvoja nautičkog turizma se manifestuju prijeto da će se interes nautičara za posjećivanje crnogorskog dijela Jadrana postupno smanjivati zbog pretjerane gužve, neadekvatnog kvaliteta snabdijevanja, te da će doći do povećanja cijena usluga, lošeg sistema pravne zaštite itd., a sve kao rezultat da će nastati pad nivoa atraktivnosti.

⁶⁹ Favro, S., Saganić, I. (2006): Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia, New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future, Turk-Kazakh International Tourism Conference, Alanya, Turkey, Book 1, str. 602–620.

Neki od najvažnijih direktnih i indirektnih negativnih uticaja nautičkog turizma su:⁷⁰

1. Smanjivanje kvaliteta okruženja

Smanjivanje kvaliteta okruženja jedan je od mogućih nedostataka (prekomjernog) razvoja nautičkog turizma zbog:

- Razvoj marina na neodgovarajućim mjestima s obzirom na prirodne karakteristike pejzaža.
- Povećan broj sidrišta u uvalama s neadekvatnim morskim provjetranjem.
- U špicu sezone u mnogim primorskim gradovima (a posebno Kotor) kao poznatim turističkim odredištima usidrena plovila zauzimaju znatan dio akvatorija, a sa kruzera koji pristaju silazi veliki broj posjetioca, uslijed čega nastaju velike saobraćajne gužve koje blokiraju kretanje automobila.

Navedene probleme nije lako riješiti, jer je izgradnja novih saobraćajnica (u Kotoru, Tivtu i Herceg Novom, kao i u Budvi) često nemoguća, ili zahtjeva jako duge vremenske periode.

2. Zagađenje mora i obale

Zagađenje mora i obale u pojedinim lokalnim vodama zbog povećanog broja plovila bez odgovarajućih fekalnih spremnika (otpadnih, kaljužnih i fekalnih voda).

3. Nedovoljno razvijen i neadekvatan sistem menadžmenta

S obzirom na da je nautički turizam vrlo složen sistem koji zavisi od djelovanja velikog broja parametara, sasvim je razumljivo da je to nemoguće očekivati integrisan i visoko kvalitetan sistem menadžmenta u svim njegovim segmentima. Stoga je potrebno utvrditi u kojoj je mjeri moguće povećati nivo upravljivosti i menadžmena, istovremeno ne oštećujući one attribute koji su vrijedni za nautički turizam.

4. Gradnja i opremanje pomorskog dobra razvojem kapaciteta za potrebe nautičara

U nekim slučajevima, regulacija „sidrišta“ na pomorskim dobrima onemogućio je zajedničkim sidrenjem zbog nepostojanja dovoljnog broja bova za vezivanje i koncesionih prava. Pomorska imovina trebala bi ostati slobodna, a regulacija se može sprovoditi i naplaćivati samo i isključivo u skladu sa koncesionim pravima.

5. Nekontrolisana gradnja obale i obalnog područja (luke, marine)

Kao posljedica prekomjerne izgradnje i komercijalizacije, opšti nivo privlačnosti crnogorske nautičke turističke ponude, obzirom da je u nekim područjima veliki broj plovila na malom prostoru, uzrokuje pretjeranu gužvu, što dovodi do nemogućnosti

⁷⁰ Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z. (2008): Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god. 22, br. 1, str. 31-51.

pronalaženja sigurnih vezova. Ovo se može povezivati s negativnim atributima (pretjerana gužva, nedostatak veza, skupoća, ..), što može dugoročno dovesti do pada interesa i pada ukupne ekonomske vrijednosti ove djelatnosti. Ta praksa takođe može dovesti do velike opasnosti posmatrajući iz ugla ekologije, jer neprikladna infrastruktura u neregulisanim pravima u marinama može dovesti do porasta opasnosti od zagađenja mora sa plovila.⁷¹

6. Pretjerana komercijalizacija

Tokom posljednjih desetljeća vidljivo je veliko zanimanje za razvoj privezišta i marina raste, jer investitori mogu smatrati da se radi o vrlo profitabilnoj djelatnosti. Na taj se način razvio se znatan broj privezišta i marina, ali ne uvijek na najboljim mjestima i ne uzimajući uvijek u obzir najprikladniji tip usluge ili kapaciteta. Zbog prekomjerne komercijalizacije, način korišćenja osnovnih resursa na kojima se bazira nautički turizam, kao što su prirodni potencijal i kvalitetna tehnička usluga nisu zadovoljena.

Ljudska populacija, zbog svog stalnog ili privremenog boravka na pomorskim resursima, zavisi o tome gdje se problemi zaštite morskog okruženja nalaze u razvoju nautičkog turizma. Nautički turizam doprinosi zagađenju ekosistema Jadranskog mora, što je nužno za podsticanje razvoja ekološke svijesti nautičara, posebno u smislu očuvanja kvaliteta mora i ostrva, kao i zaštite obale.⁷² Dakle, okruženje je važna karakteristika pri odabiru odredišta u oblasti nautičkog turizma. Turisti-nautičari obično uočavaju stanje morskog i pomorskog okruženja upoređujući postojeću situaciju s drugim destinacijama koje su posjetili. Jadransko more s obalom i ostrvima najvredniji je i najranjiviji prirodni sistem. To je jedinstven i osjetljiv morski ekosistem s hidrografskim, okeanografskim, biološkim, biogeografskim i drugim svojstvima koji se razlikuju od Sredozemnog mora iako čini njegov sastavni dio. Tipično je prepoznata zbog bogate faune i flore, čistoće, transparentnosti i krajolika.⁷³

Kako se negativni aspekti nautičkog turizma ogledaju se u njegovoj sezonalnosti, uzurpaciji obale i mora, zagađenju mora i morskog okruženja, bakteriološkom zagađenju, razaranju biološkog bogatstva mora, rijeka i jezera, zagađenja mora naftom i njezinim derivatima, uništavanje flore i faune, određeni sportovi u moru i koršćenje zabranjenih ribolovnih sredstava u ograničenim područjima i u neprikladnom vremenu, ugrožavanje sigurnosti ljudi na moru, podvodna istraživanja i neovlašćeno oduzimanje bioloških proizvoda i arheološko blago iz mora, rijeka i jezera, privatizacija javnih dobara, devastacija okruženja i slično, potrebno je stoga uzeti u obzir stanje mora, urednost i udobnost plaža, uvala, luka i drugih prirodnih atrakcija koje im se nude.

⁷¹ Favro, S., Saganić, I. (2006): Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia, New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future, Turk-Kazakh International Tourism Conference, Alanya, Turkey, Book 1, str. 602–620.

⁷² Gračan, D., Gregorić, M., Martinić, T. (2016): Nautical tourism in Croatia: current situation, Tourism & Hospitality Industry, Congress Proceedings, str. 70.

⁷³ Gračan, D. i sar. (2011): Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija, str. 194.

2.4 Faktori i uslovi za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori

Veličina i karakteristike morske obale, relativni geografski položaj, razuđenost obale i ukupnost ekosistema čine crnogorsko priobalno područje zaista jedinstvenim i pogodnim za nautički turizam, kao i čarter, jahting i krizing turizam kao njegov sastavni dio. Ovim atributima može se dodati izuzetno povoljna klimatska, morska, civilizaciona, istorijska i ekološka i mnoge druge relevantne karakteristike. Svi ovi faktori su osnova razvoja nautičkog turizma i stvaranja nautičkih aktivnosti, čiji precizni potencijali u Crnoj Gori još uvijek nije u potpunosti poznat.

Kako bi Crna Gora povećala međunarodnu konkurentnost, potrebno je diversifikovati turističku ponudu i dopuniti kvalitetne sadržaje današnjim zahtjevnim turistima, tj. nautičarima, u skladu s trendovima na turističkom tržištu. Nautički turizam danas ima vrlo veliki turistički i privredni potencijal i čini važnu privrednu aktivnost s vrlo visokom tendencijom rasta i širenja u budućnosti.⁷⁴

Osim nautičkog turizma, na primorju Crne Gore treba se intenzivno baviti razvojem: krizing, čarter i jahting turizma kao segmentima u oblasti nautičkog turizma definišući njihove osnovne karakteristike i aktivnosti. Na bazi istraživanja stanja ponude i potražnje u svakom od ovih segmenata nautičkog turizma, moguće je shvatiti koje su perspektive razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori moguće, te pokušati pronaći načine promovisanja ponude, obogaćujući je, ali i istovremeno poboljšanjem kvaliteta pruženih usluga.⁷⁵

Razvoj nautičkog turizma oduvijek je bio povezan s izgradnjom novih luka nautičkog turizma i reorganizacijom ili rekonstrukcijom postojećih. Studije koje se bave potrebama i potencijalom za nastavak izgradnje luka nautičkog turizma duž crnogorske obale a ukazuju na povećanu potražnju za vezovima ili, drugim riječima, nedostatak vezova. Šteta koju uzrokuju brodovi koji ne mogu pristati u lukama nautičkog turizma zbog nedostatka vezova značajna je kako u pogledu prihoda, tako i u pogledu okruženja. U uporedbi s nekim mediteranskim zemljama, kapacitet crnogorskog morskog područja je sposoban apsorbirati povećanje broja plovila, što u isto vrijeme utiče na zasićenje (nosivost) morskog i obalnog prostora. Prostorni plan je osnovni dokument kojim se određuje mjesto izgradnje luke nautičkog turizma.⁷⁶

Crna Gora ima primarne atraktivne elemente koji pogoduju daljnjem razvoju nautičkog turizma: ima privlačno obalno područje, lijepu obalu, ugodnu klimu, biološku raznolikost, čisto more i očuvano morsko dno, estetske vrijednosti i sl. kulturne i istorijske vrijednosti itd.⁷⁷ Međutim, kako bi se osiguralo očuvanje tih sredstava, potrebno je planirati razvoj u dugom roku, uzimajući u obzir sve faktore koji omogućavaju, kao i potencijalne ograničavajuće faktore.⁷⁸ Prilikom izgradnje luka nautičkog turizma u pojedinim i drugim

⁷⁴ Gračan, D., Gregorić, M., Martinić, T. (2016): Nautical tourism in Croatia: current situation, *Tourism & Hospitality Industry, Congress Proceedings*, str. 66-79.

⁷⁵ Gračan, D., Gregorić, M., Martinić, T. (2016): Nautical tourism in Croatia: current situation, *Tourism & Hospitality Industry, Congress Proceedings*, str. 66-79.

⁷⁶ Favro, S., Kovačić, M. (2006): Physical plans in managing sea and coastal area, in the 25th International Conference on Organizational Science Development, Change management, Portorož, Slovenia, str. 1049–1058.

⁷⁷ Cukrov, N., Kwokal, Ž. (2009): Utjecaj nautičkog turizma na Jadransko more i obalu – Institut Ruđer Bošković, 2. Adriatic Boat Show, Šibenik, Croatia.

⁷⁸ Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

vrstama luka, dio obalnog područja koristi se u svrhu omogućavanja pristupa plovilima, te izgradnje vezova i prateće infrastrukture. Stoga je prvi bitan korak prostorno planiranje, a korišćenje prostora određeno je Strategijom prostornog planiranja. Studija uticaja na okruženje takođe je obavezna, jer je zaštita obalnog područja i pomorskog dobra pitanje svojstveno prostornom planiranju. Studija uticaja na okruženje procjenjuje ekološki i ekonomski potencijal i izvedivost projekta koji uključuje izgradnju luke nautičkog turizma na određenom području.⁷⁹

Metodologijom određivanja prostornih uslova gradnje novih marina i luka nautičkog turizma treba biti razvijena u skladu sa upravljanjem prirodnih uslovima koji na određenom prostoru postoje. Tako je moguće postavljanjem granica na određenom području, čime se menadžmentu luka omogućuje kontrola upotrebe i preduzimanje korektivnih radnji kada je to potrebno. Previše komercijalizacije može uzrokovati da obala izgubi svoju ljepotu i privlačnost, što uzrokuje da turisti gube interes za to područje i putuju u druga, atraktivnija i bolje očuvana područja.

Nastojeći racionalizovati korišćenje obala u svojim državama članicama, Evropska unija propisala je očuvanje mjesta od opšte važnosti (kao i Boku kotorsku kao dio spomenika pod zaštitom UNESCO-a) i zaštitu osjetljivih područja prirode kroz niz direktiva. Crna Gora je svoje zakonodavstvo (Zakon o zaštiti prirode, Zakon o prostornom uređenju i gradnji, Nacionalnu strategiju zaštite okruženja) uskladila sa zakonodavstvom EU-a, posebno u području zaštite mora i morskog okruženja.⁸⁰

Nova dimenzija nautičke stvarnosti prisutna u razvijenim evropskim zemljama ogleda se u nivou razvoja u cjelini, kao i u kontinuiranom procesu osiguranja fleksibilnosti i prilagođavanja promjenama u okruženju.⁸¹

U praksi će različiti učesnici imati različita mišljenja o prihvatljivom nivou korišćenja, kao i gradnje novih marina i luka u nautičke svrhe. Ograničenja je moguće postaviti brojem vezova, kako bi se spriječilo prekoračenje predviđenih maksimalnih kapaciteta vezova u lukama ili marinama. Opštinski prostorni planovi u tome mogu predstavljati pravnu platformu za planiranje i izgradnju luka nautičkog turizma, jer opštinske vlasni određuju položaj i maksimalni kapacitet pojedinih luka nautičkog turizma. Ipak, kada se mora birati između mogućnosti zadržavanja postojećih kapaciteta ili podsticanja bržeg razvoja luka nautičkog turizma (uz podršku opštinskih prostornih planova), razumno je odabrati održivi razvoj nautičkih kapaciteta. Usmjeravanjem ka kvalitetu i poboljšanje usluga u postojećim lukama nautičkog turizma, izgradnja novih kapaciteta (broja vezova) moguće je svesti na prihvatljiv broj.

Dakle, ovakav scenarij održivog razvoja smatraće se modelom koji će nove kapacitete ravnomjerno raspodijeliti po opštinama izgradnjom vezova u onim lukama nautičkog turizma, gdje za njima postoji stvarna potreba. Razumno je da luke nautičkog turizma maksimalnog kapaciteta trebaju biti izgrađene u blizini većih primorskih gradova, dok bi

⁷⁹ Natchez, S.D. (2005): Two Shades of Green – the Economic Benefits and Environmental Compatibility of Marina /Water- front Retrofitting and New Development, IMC 2005, Panel 2: Retrofitting Existing and Designing New Marinas, Library | ICOMIA, www.icomia.com/library/, pristup 23/6/2019.

⁸⁰ Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

⁸¹ Jugović, A., Kovačić, M., Hadžić, A. (2011): Sustainable Development Model for Nautical Tourism Ports, *Tourism and Hospitality Management – An International Journal of Multidisciplinary Research*, Vol. 17, No. 2, Opatija, Wien, Thessaloniki, str. 175–186.

na svim drugim mjestima trebale biti minimalnog kapaciteta i pružati minimalni nivo usluga.⁸²

Ograničenja u marinama i lukama nautičkog turizma moguće je definisati i ograničenjima u pogledu veličine i dizajna plovila koji u marini uplovljavaju, kao i maksimalnom broju dana boravka, obzirom da mogućnosti štete koje u marini i luci nautičkog turizma može uslijed prekoračenja mogu nastati.⁸³ Šteta po okruženje i prirodne morske resurse može se dogoditi čak i na niskom stepenu korišćenja luka, tj. marina.

Na bazi navedenog, osnovni kriterijumi za određivanje veličine marine i nautičke luke na određenom području zavisiti će od slijedećih parametara:

1. nosivosti i veličini mjesta ili područja koje mora biti definisano u skladu s ciljevima upravljanja;
2. veličini akvatorija i njegovih karakteristika utvrđujući ove parametre prije utvrđivanja broja mogućih vezova;
3. planiranja broja vezova, veličine luke, uzimajući u obzir minimalne i druge standarde praćenjem uslova unutar odabrane lokacije;
4. mišljenja i preferencija korisnika (nautičara i posjetilaca marine ili luke). Podatke o preferencijama trebaju se prikupljati kako bi se pratilo ostvarivanje ciljeva i predlagale izmjene, a na osnovu prikupljenih podataka u formi anketnih upitnika koje popunjavaju nautičari boravkom u marini i luci, a sve kako bi se mogla pratiti realizacija planirane razvojne politike luka i marina, omogućujući nautičarima široku paletu usluga;
5. tehnika rada usklađenih sa lučkim kapacitetima, razvojnim ciljevima i važnošću područja;
6. analize rukovodstva koje odlučuje o optimalnom nivou korišćenja upotrebe marine i luke na određenom području.⁸⁴

Iako postoje poteškoće u određivanju nosivosti i veličine luka i marina nautičkog turizma, one ne umanjuju važnost koncepta planiranja budućeg razvoja nautičke destinacije. Te poteškoće uključuju:

- poteškoće u identifikovanju kritičnih ograničavajućih resursa kao osnove za procjenu kapaciteta nautičkog turizma;
- broj plovila određenog područja koji se mogu prihvatiti, zavisno o vrsti plovila i tehnološkim faktorima.⁸⁵

⁸² Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

⁸³ Koelbel, W. H. (1999): Boat Design Reflected in Marine Design. United States, <http://www.icomia.com/library/introduction.asp>, Koelbel, W. H.: Boat Design Reflected in Marine Design, United States of America.

⁸⁴ Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

⁸⁵ Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, str. 125-132.

3 NAUTIČKI TURIZAM CRNE GORE

3.1 Trendovi u međunarodnom turizmu od značaja za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori

Turizam je jedan od najvažnijih pokretača ekonomije u svijetu, i jedna od aktivnosti koja povezujući osobe najrazličitijih djelova svijeta, a time i jedan od glavnih razloga zbog kojih se tako brzo razvija. Praćenje aktuelnih trendova u turizmu uslov je za tačno pozicioniranje na dinamičnom i konkurentnom tržištu.⁸⁶ Pod uticajem razvoja i brzih promjena u potražnji, pojavljuju se drugi segmenti – selektivni oblici turizma. U skladu s tim, aktuelni trendovi u nautičkom turizmu se nalaze u svim segmentima nautičkog turizma: jahtinga, kruzing i najma plovila.

Promjene turističke ponude prati, ali i uslovljavaju nove oblike razvoja turizma i promjene u razmišljanjima unapređenja turističke djelatnosti. Činjenica je da promjena turističke ponude stvara nove navike i potrebe koje se mogu ostvariti samo kroz nove tzv. selektivne oblike turizma. Selektivni turizam se može posmatrati i proučavati kao “klasični” oblici turizma, obzirom da je pod uticajem tržišta koje je vrlo zavisno i brzo promjenljivo: snažan uticaj tehnološkog razvoja na odabir ovih vrsta turističkih kretanja; jaka segmentacija tržišta, specifičnosti upravljanja i raspodjele selektivnih vidova turizma.⁸⁷

U budućnosti, turizam će karakterisati: smanjenje putnih troškova, smanjenje dužine boravka, promjene u načinu rezervisanja odmora. Promjene će se odnositi i na motivisanost; pojaviće se novi proizvodi i načini promocije; kontinuirano će rasti ponuda i potražnja; desiti će se demografske promjene (starija populacija, promjene u strukturi porodice); povećati će se migracija stanovništva; povećati će se broj individualnih putovanja (samostalno organizovanih); pojaviti će se nove mogućnosti za turizam u saradnji s *low-cost* avionskim kompanijama; pojaviti će se nove internet mogućnosti; desiti će se promjene u korišćenju vikend kuća u komercijalne svrhe i sl.

U smislu analize trendova i predlaganja alternativa razvoja obalnog i nautičkog turizma, čini se najvažnijim razumjeti definicije četiri oblika turizma i to: 1. plažni turizam, 2. turizam krstarenja, 3. ekoturizam i 4. održivi turizam. Ove četiri vrste turizma se smatraju najrelevantnijim u procjeni trenutnih trendova i alternativa razvoja turizma.⁸⁸

Svjetska turistička organizacija (UNWTO) predviđa profil novih nezavisnih, iskusnih, orijentisanih prema tehnologiji, aktivnih ekološki i socijalno osjetljivih posjetilaca, željnih kvalitetne potrošnje novca i željnih znanja o drugim kulturama, narodima, običajima, načinima života, težnjom za više češćih, ali kraćih turističkih putovanja.⁸⁹

⁸⁶ Vuksanović, N., Pivac, T., Dragin, A. (2013): Contemporary trends in nautical tourism on the example of european river cruising companies Researches Reviews of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management 42, str. 125-129.

⁸⁷ Milanović, T. (2011): Hoteli Novog Sada i savremeni oblici turizma (master rad). Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad.

⁸⁸ Department of Business Economic Development and Tourism (DBEDT) (2006): State of Hawaii, Planning for Sustainable Tourism: Part 1: Summary Report, str. 24.

⁸⁹ Kalinić, Č. (2012): Savremeni trendovi u turističkom prometu Novog Sada (master rad). Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad

Svjetska turistička organizacija je 1998. godine u „*Studiji turističke vizije*“ predvidjela pet oblika turizma koji će biti najtraženiji u sljedeća dva desetljeća: kulturni turizam, događajni turizam, ekoturizam, nautički turizam i krstarenja i tematski turizam.⁹⁰ Proizilazi, da se nautički turizam brzo razvija doprinosi širenju turističkog tržišta pripadajući specifičnom obliku turizma sa stalnom tendencijom rasta.

Reprezentacijom savremenih trendova razvoja i ponude vodi do zaključka da su selektivni oblici turizma (pa i nautičkog) na najpopularnijim svjetskim destinacijama prijeko potrebne.

Kruzing turizam, jedan od najpopularnijih oblika nautičkog turizma predstavlja najbrže rastući i najprofitabilniji segmenat nautičke turističke industrije. Od šezdesetih godina prošlog vijeka evoluirao je iz aktivnosti za bogate pojedince do mogućnosti masovnog tržišta za turiste širokog spektra korisnika. Krstarenja danas nude proširene itinerere sve raznovrsnijih luka uvodeći inovativne pogodnosti i sadržaje, uključujući pristup internetu, internet kafiće i Wi-Fi zone, zidove za penjanje, bazene za surfanje, vile s više soba, više tematskih restorana i prostrane spa centre, kao i zdravstvene centre i centre sa fitness sadržajima. U svijetu trenutno na godišnjem nivou postoji preko 30.000 krstarenja, sa oko 2.000 obalnih destinacija krstarenja.⁹¹

Krstarenje omogućuje putnicima da na jednom odmoru posjete više odredišta, pri čemu se na svojem putovanju turisti raspakuju samo jednom, dokazujući se kao vrlo fleksibilom formom putovanja, prikladnom za porodice, romantične parove ili uzbudljivim odmorom za mlade pojedince koji traže avanture. Krstarenje tako privlači najraznovrsnije demografske grupe sa prosječnom starošću od oko 50 godina i s godišnjim prihodom od oko 104.000 dolara, stvarajući posvećenu bazu turista, s željom ponavljanja (50%) svojih iskustava i putovanja na kruzerima.⁹²

Prikaz trendova razvoja nautičkog turizma potvrđuje da ovaj oblik turizma ima dovoljno specifičnih obilježja kao selektivnog oblika turizma. Ovu tvrdnju podupiru rezultati preduzeća koji se bave formama nautičkog turizma.⁹³

3.2 Uticaj tehnologije na razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori

U posljednjih trideset godina, kada je započeo značajniji razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori, nautički turizam se pokazao kao jedan od najpropulzivnijih i najstabilnijih oblika turizma. Koristeći svoje komparativne prednosti, nautički turizam privlači najzahtjevnije klijente i inicira niz pratećih poslovnih aktivnosti i stranih ulaganja. Pozitivni efekti nautičkog turizma evidentni su na svim nivoima, od nacionalnog do lokalnog, ali i na nivou poslovnih aktivnosti. Osim niza nespornih i jasnih ekonomskih i društvenih koristi ostvarenih tokom razvoja nautičkog turizma i njegovih efekata, takav razvoj doveo je do

⁹⁰ Hadzic, O., Bjeljic, Z. (2005): *The Growth of the Cruise Tourism as a Chance for Repositioning of Serbia on Tourism Market. Danube Basin and Sustainable Development*, Faculty of Natural Science and Mathematics, Novi Sad.

⁹¹ Ward, D. (2006): *Berlitz 2006 Complete Guide to Cruising and Cruise Ships*. New York: Berlitz Guides, str. 9.

⁹² CLIA (2007): *Profile of the U.S. Cruise Industry*, http://www.cruising.org/press/sourcebook2007/profile_cruise_industry.cfm, pristup 28/6/2019.

⁹³ Vuksanović, N., Pivac, T., Dragin, A. (2013): *Contemporary trends in nautical tourism on the example of european river cruising companies* *Researches Reviews of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management* 42, str. 125-129.

niza nedostataka. Mogući negativni efekata marina na morski okruženje i njegov životni svijet zahtijevaju usklađivanje razvoja nautičkog turizma s drugim prioritetima, a sve na načelima održivog razvoja.

Pojava informacione i komunikacione tehnologije (ICT) imala je najveći uticaj na turizam, pa i na nautički. Efekti ove revolucije nastavljaju mijenjati prirodu savremenog nautičara i nautičkog turizma na svakodnevnoj bazi. Globalizacija informacija, otvorena inovacija, bolji pristup, saradnja u generaciji informacionih i tehnoloških konvergencija doprinijeli su oblikovanju nove naučne paradigme.

Ova nova društvena i tehnološka paradigma utiče na turizam i nautički turizam, i ljudsku mobilnost na način koji istraživačkom procesu daje nečuvene mogućnosti. Sadašnji stepen tehnološkog razvoja omogućuje izgradnju objekata koji su manji, inteligentniji i ugrađeni u okruženje. Ti objekti, koji bilježe stvaranje navika povezani su s internetom i imaju ogromne mogućnosti. Oni takođe mogu biti međusobno povezani i generisati velike količine informacija kako bi koristili okolini u kojoj se nalaze, kao i putnicima/nautičarima koji ih posjeduju. To stvara novi svijet međusobno povezanih ličnih uređaja. Ovaj novi svijet uključuje konvergenciju između onoga što je fizičko, što je društveno i što je digitalno. U tom kontekstu, IT zauzima glavnu ulogu u usmjeravanju evolucije, prenosu znanja i razvoja i nautičke industrije, a relevantna akademska istraživanja koja istražuju zavisnost i uticaj tehnologije i IT na razvoj nautičkog turizma nužnija su nego ikada što je to do sada bilo. Ovo posebno što istraživanja tehnologija, a posebno informacionih može pridonijeti boljem razumijevanju izazova sa kojima se turizam uopšte, pa i nautički turizam suočava u narednih 20 godina.⁹⁴

Informaciono-komunikacione tehnologije predstavljaju tehnološku pomoć u svim segmentima rada. Zahvaljujući istoj, avionske kompanije širom svijeta su u mogućnosti promovisati destinacije, privlačeći pažnju putnika i omogućujući trenutnu rezervaciju i naplatu svojih usluga. Razvojem informaciono-komunikacione tehnologije, subjekti nautičkog turizma su osposobljeni komunicirati međusobno u realnom vremenu na ogromnim udaljenostima, pružajući mogućnost nautičarima ispitivanje dostupnosti veza, sa sadržajima u marinama i lukama nautičkog turizma, ispitivanjima o sadržajima u određenoj nautičkoj destinaciji, virtuelnoj posjeti nautičke destinacije, informacije o cijenama, ponudama, karakteristikama i sl. Pored toga, zahvaljujući internetu, nautičarima je omogućen brz i jednostavan pristup informacijama kao što su turističke destinacije, smještaj i ugostiteljski sadržaji na odredištu, sve do trenutka čekanja i rezerviranja prije odlaska na odabrano odredište, a menadžmentu marine i luka efikasniji i kvalitetniji način prezentacije sadržaja koji se nude.

Nove informacione tehnologije mogu pružiti mogućnost pružanja visoko prilagođenih proizvoda i iskustava nautičarima, budući da nautičari sve više imaju transparentnije i uporedive informacije na dohvata ruke prilikom donošenja odluke o tome gdje će ostati, kako doći do odredišta i gdje jesti. Međutim, uspon digitalnih platformi i agregatora u putovanjima i nautičkom turizmu može takođe smanjiti profitne marže postojećih turističkih dobavljača u različitim sektorima, od prevoza do smještaja do restorana.

⁹⁴ Baggio, R., Sigala, M., Inversini, A., Pesonen, J. (2014): Editors Information and Communication Technologies in Tourism 2014, eProceedings, PhD Workshop in Dublin, Ireland.

3.3 Smještajni kapaciteti u Crnoj Gori

Dvije su glavne grupe faktora koji određuju konkurentnost nautičkog turizma u Crnoj Gori:

1. Opšti faktori koji se ogledaju u: klimatskim uslovima, ljepoti i čistoći mora, ljepota pejzaža, kao i priobalnih naselja duž obale.
2. Specifični faktori se ogledaju u: saobraćajnoj dostupnosti, lukama na početnom stepenu razvoja u odnosu na najluksuznije nautičke destinacije Mediterana (i u odnosu na vrlo razvijene zemlje: Grčku, Hrvatsku, Italiju i Francusku), lična i pomorska sigurnost, broj i prostorna raspodjela i objekti nautičkih luka, mogućnost priveza plovila u lukama nautičkog turizma ili nautički vez u javnim lukama, ugostiteljstvo i edukovano osobljea, ponude drugih sadržaja potrebnih za održavanje i opremanje plovnih objekata, privlačnost sadržaja na kopnu, kulturnu ponudu kao važan faktor turističke i nautičke ponude, cijene usluga, propisi koji se odnose na plovidbu i smještaj plovila, porezi i pristojbe i sl.

Konkurentnost Crne Gore u nautičkom turizmu određuju susjedne i druge mediteranske zemlje, prije svega Italija, Francuska, Španija, Hrvatska, Grčka, Turska i Slovenija.

Turistički razvijenije mediteranske zemlje poput Italije, Francuske, Španije i Hrvatske imaju razvijeniju ponudu nautičkog turizma. One, međutim, nemaju tako atraktivnu obalu (sem Hrvatske i Grčke čije su obale vrlo razučene i bogate ostrvima) sa ljepotom zaliva kao što imaju Hrvatska, Grčka i Turska. Stoga se može zaključiti da su: Italija, Francuska i Španija najveći konkurenti u pogledu razvoja turističke ponude, dok su Hrvatska, Grčka i Turska konkurenti kada se razmatra atraktivnost obale. Slovenija i Albanija nisu ozbiljni konkurenti nautičkom turizmu Crne Gore zbog svojih skromnih kapaciteta i relativno kratkih obala.

Crna Gora, teško može biti ozbiljan konkurent: Francuskoj, Španiji i Italiji, ne samo zbog njihove nautičke infrastrukture, već i zbog kvaliteta i raznolikosti cjelokupne turističke ponude, iako se ovaj odnos znatno smanjio izgradnjom atraktivnih turističkih marina u Tivtu: Portomontenegro, u Kumboru: Porto Novi i na poluostrvu Luštici: Lustica Bay. Među zemljama iz spomenute mediteranske sredine, s obzirom na stanje nautičkog turizma i sličnost njihovih obala, Crna Gora ima najveću sličnost s Hrvatskom, Grčkom i Turskom. To, međutim, ne znači da Crna Gora nije konkurentna drugim mediteranskim zemljama u određenim segmentima nautičke ponude.

Prema navedenom, Crna Gora još uvijek ima neiskorišćene komparativne prednosti i potencijale za povećanje konkurentnosti na tržištu nautičkih usluga.

Jedan od pokazatelja konkurentnosti pojedine turističke ponude je dojam konkurentnosti javnosti, tj. kako usluge u marinama i lukama doživljavaju nautičari koji sa plovilima borave u ekskluzivnim crnogorskim lukama i marinama, što ne mora nužno odražavati stvarnost, ali može bitno uticati na uspješnost prodaje usluga i rada u marinama i lukama nautičkog turizma u Crnoj Gori.

3.4 Strategija razvoja nautičkog turizma Crne Gore

Uprkos dosadašnjim razvojnim dostignućima, kvalitet nautičkog turizma u mnogim elementima ponude u Crnoj Gori nije dostigao ni vrijednosti prirodne i istorijske baštine, niti prostorno razvojne kapacitete, odnosno crnogorski nautički turizam još nije iskoristio sve svoje razvojne potencijale.

Osnovno načelo upravljanja razvojem nautičkog turizma je načelo održivog razvoja koje pretpostavlja nužnost pronalaženja kompromisa između potrebe za očuvanjem prirodnih područja i potrebe za privrednim razvojem, a to se prvenstveno postiže utvrđivanjem nosivosti nekog područja i uspostavljanje gornje granice rasta novih kapaciteta u marinama i lukama nautičkog turizma u određenom periodu.

U budućnosti, najveća prijetnja dugoročnom održivom razvoju nautičkog turizma može biti njegov daljnji nekontrolisani ili neograničeni i neusmjereni razvoj, posebno ako ga potkrepljuje znatno veća potražnja od ponude novih vezova na Mediteranu. Zadovoljiti ukupnu rastuću potražnju značilo bi podcijeniti prirodnu osnovu, a time i nautički turizam.

Polazeći od spomenute tvrdnje i činjenice da je nautički turizam specifičan oblik turizma s prepoznatljivim obilježjima koji ga značajno razlikuju od drugih oblika, Crna Gora još uvijek nije donijela Strategiju razvoja nautičkog turizma.

Kvalitetan, efikasan, dugoročan i održiv razvoj nautičkog turizma na primorju Crne Gore a nije moguć bez planskog pristupa i strateškog planiranja koji određuje ukupne razvojne potencijale, postojeće probleme, nedostatke i prepreke, kao i načine njihovog prevazilaženja, te viziju budućeg razvoja, prioritete i ciljeve. Stoga je neophodno da Crna Gora donese i implementira Strategija razvoja nautičkog turizma kao strateški dokument koji predstavlja polaznu tačku za sve dugoročne aktivnosti upravljanja, jer održivi razvoj nautičkog turizma mora sadržati sve elemente održivosti i sprovesti se na sve nivoe odlučivanja u smislu razvoja.

Kako bi se omogućilo efikasno i ujednačeno sprovođenje Strategije, potrebno je uspostaviti koordiniranje svih subjekata i aktivnosti učesnika razvoja nautičkog turizma donoseći Akcioni plan u cilju sprovođenja Strategije, tj. razraditi mjere, aktivnosti, subjekte i njihove aktivnosti za svaku od mjera, te definisati rokove sprovođenja predloženih strateških ciljeva.

Takođe Akcijski plan, je neophodan u svrhu kvalitetnog sprovođenja, predlažući osnivanje posebnog koordinacionog tijela sastavljenog od predstavnika entiteta i učesnika nautičkog turizma: državnih tijela uprave, Crnogorske privredne komore, udruženja, Unije poslodavaca, saradnjom sa lokalnom javnom upravom u primorskim opštinama, crnogorskom turističkom organizacijom, i ostalima. Koordinaciono tijelo bilo bi zaduženo za praćenje i koordinaciju sprovođenja Strategije razvoja nautičkog turizma i ovog Akcionog plana.

Ciljevi donošenja Strategije i njene implementacije bi trebali imati u vidu slijedeće:

1. Održivo korišćenje i upravljanje resursima:
 - a. područja i okruženja (kapacitete, zaštićena područja - prirodna, kulturna...), raspored marina i luka nautičkog turizma u okruženju;
 - b. nautičku infrastrukturu (luke nautičkog turizma, brodogradilišta, luke otvorene za javni saobraćaj);
 - c. usluge nautičkog turizma (iznajmljivanje plovila - jahti i čamaca - čarter, organizacija kružnih tura i jednodnevnih izleta, održavanje i popravak plovila u lukama i brodogradilištima nautičkog turizma, upravljanje brodovima, nautička turistička ponuda, nautički turistički informativni servis, polaznike obuke za nautički turizam i druge usluge u svrhu nautičkog turizma;
2. Pregled dokumenata prostornog uređenja s ciljem realizacije scenarija umjerene izgradnje i održavanja postojećih sredstava i gradnje novih prihvatnih kapaciteta i vezova;

3. Povećanje prihvatnih kapaciteta kroz rehabilitaciju, rekonstrukciju i obnovu postojećih marina i luka (istorijskih luke u urbanoj sredini, napuštene vojne luke, nadogradnju nautičkih luka u svrhu smještaja velikih jahti);
4. Uspostavljanje sistema nadzora i upravljanja pomorskom navigacijom;
5. Opremanje plovila i nautičkih luka uređajima i opremom za zaštitu morskih voda od zagađenja i kontrola tih plovila i luka;
6. Uspostava integralnog upravljanja nautičkim turističkim sistemom (informatizacija kroz bazu podataka i pomorsko područje);
7. Pojednostavljenje upravnog postupka i usklađivanje zakonodavstva vezanog za sigurnost plovidbe, boravka u lukama i sl.;
8. Povećanje proizvodnje brodova za nautički turizam u brodogradilištima - razvoj klastera nautičkog turizma;
9. Podsticanje nadogradnje postojećih i izgradnju novih servisnih centara i rad na obogaćivanju sadržaja u postojećim lukama i marinama;
10. Jačanje konkurentnosti svih učesnika nautičkog turizma;
11. Primjenu novih tehnologija i standarda zaštite okruženja;
12. Uspostavljanje sistema kontinuiranog obrazovanja učesnika nautičkog turizma.

4 MARINE I LUKE U NAUTIČKOM TURIZMU CRNE GORE

Nautički turizam podrazumijeva plovidbu i smještaj turista - nautičara na plovilima za krstarenje i nautičkim lukama u svrhu odmora i rekreacije. Ujedno, nautički turizam posebna je vrsta turizma koji osim plovidbe u sopstvenoj organizaciji i krstarenja u sopstvenim ili iznajmljenim plovilima za krstarenje s smještajem i / ili noćenjem turista na plovilima, uključuje i kružne ture koje organizuju vlasnici brodova za krstarenje i putničkih agencija sa smještajem i / ili noćenjem turista na plovilima, kao i turističkom plovidbom na plovilima radi drugih oblika odmora i rekreacije (ribolov, ronjenje).

Plovila koja se koriste u nautičkom turizmu su brodovi za krstarenje, kružna plovila i ostala plovila opremljena za jednodnevni smještaj i / ili noćenje na moru. Važna razlika između nautičkog turizma i drugih oblika turizma je plovidba, tj. značajna mobilnost nautičkih turista, što uključuje česte, a često i dnevne promjene mjesta boravka.

Da bi se uspostavio stepen razvoja nautičkog turizma, potrebno je sagledati položaj, razvoj i nivo opremljenosti luka nautičkog turizma i pripadajućih infrastrukturnih i nadgradnih objekata.

Nautička luka je luka posebne namjene koja služi za prihvat i smještaj plovila za krstarenje koja je opremljena za pružanje usluga klijentima i plovilima i niz drugih poslovnih, konstrukcionih i funkcionalnih usluga. Vrste luka nautičkog turizma, prema vrstama objekata i usluga koje nude, određuju posebne odredbe koje regulišu kategorizaciju luka nautičkog turizma. To bi svakako trebalo uključivati i nautičke vezove smještene unutar luka otvorenih za javni saobraćaj. Takvi tipovi vezova uglavnom podrazumijevaju sezonske vezove u najatraktivnijim lučkim područjima, i često podrazumijeva stare istorijske centre na obali.

Razvrstavanje luka nautičkog turizma određeno je Zakonom o lukama Crne Gore,⁹⁵ gdje su luke definisani kao turistički objekti u poslovnom, prostornom, konstrukcionom i funkcionalnom smislu i čine cjelinu ili unutar šire teritorijalne cjeline, imaju izdvojeni dio potrebnih uslova za bavljenje nautičkim turizmom i pružanjem usluga nautičarima. Iz navedenog proizlazi da je luka zasebni poslovni prostor smješten u pomorskom dobru ili izvan njega. Zakonodavstvo obuhvata marine i luke nautičkog turizma propisima u navigacionom smislu, poslovanju u smislu koncesije, sa problemima vezanim za gradnju i održavanjem u pomorskom dobru i još mnogo toga, dok Zakon o turizmu i ugostiteljstvu Crne Gore⁹⁶ definiše kategorije nautičkog turizma.

Prema Zakonu o lukama Crne Gore luke za nautički turizam klasifikovane su po vrsti. Vrsta marina ili luka se određuje prema vrsti pruženih usluga. Svaki tip luke za nautički turizam, zavisno o pruženim uslugama, mora udovoljavati propisanim minimalnim i posebnim standardima u pogledu njene konstrukcije, izgleda i opreme.

Luke za nautički turizam klasifikuju se u:

- sidrišta;
- privezišta;

⁹⁵ Vlada Crne Gore, Zakon o lukama Crne Gore iz 2008., SU-SK Broj 01-358/7

⁹⁶ Zakon o turizmu i ugostiteljstvu - "Sl. list CG", br. 2/2018, 4/2018 - ispr., 13/2018 i 25/2019.

- suve marine;
- marine.

Luke za nautički turizam moraju udovoljavati minimalnim uslovima propisanim spomenutim Zakonom, a minimalni uslovi su regulisani pod opštim i posebnim minimalnim uslovima.

Opšti minimalni uslovi se odnose na:

- pravilan rad i funkcionisanje aparata / instalaciju i opremu u marinama i lukama;
- snabdijevanje električnom energijom;
- snabdijevanje sanitarno čistom vodom;
- osnovne vrste usluga koje se nude u luci (korišćenje telefona, postrojenja za odlaganje otpada i otpadnih materijala, upravitelja i usluge prijema);
- stanje prostorija za ličnu higijenu turista – nautičare;
- stanje objekata i opreme za zaštitu okruženja;
- stanje opreme za sigurnost od požara;
- osoblje;
- stanje prostorija za osobnu higijenu osoblja.

Posebne minimalne uslove moraju ispunjavati pojedine luke nautičkog turizma zavisno o njegovoj vrsti, a odnose se na:

- obaveznu strukturu instalacija i opreme;
- minimum osnovnih usluga koje se moraju ponuditi;
- minimalne dodatne usluge (trgovine, ugostiteljstvo itd.) koje luka mora osigurati svojim turistima-nautičarima.

Luke za nautički turizam koje pripadaju tipu sidrišta, privezišta i suvim marinama, radi klasifikacije, moraju udovoljavati opštim minimalnim uslovima i posebnim minimalnim uslovima.

Marine su kategorizirane u tri kategorije.

- I kategorija označava marine najvišeg standarda;
- II kategorija označava marine srednje klase;
- III kategorija označava marine najnižeg standarda;

Dodjela kategorije marini zavisi o ispunjavanju uslova propisanih Zakonom o lukama za svaku kategoriju i zavisi o:

- kvaliteti objekata i opreme;
- standardima osnovnih usluga;
- raznovrsnosti dodatnih usluga koje se nude turističko-nautičarima na marina;
- kao i mogućnostima pružanja drugih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima-nautičarima u neposrednoj blizini marine i kvaliteta održavanja marine u cjelini.

Od objavljivanja Uredbe o klasifikaciji luka nautičkog turizma 1996. godine, Ministarstvo turizma kategoriziralo je sve marine koje su podnijele zahtjeve za kategorizaciju.

Struktura turističke potražnje zanimljiv je pokazatelj opšteg položaja nautičkog turizma, stoga će se analizirati relevantan broj pokazatelja i korelacija kako bi se prepoznao nivo i snaga turističke potražnje za nautičkim objektima.

Luke nautičkog turizma u Boki kotorskoj su danas slijedeće:

- Luka Kotor;
- mala marina Prčanj;
- luka Zelenika;
- luka Porto Novi;
- luksuzna marina za mega jahte Portomontenegro,

dok se na području primorja Crne Gore nalaze još i:

- marina u Baru;
- marina u Budvi;
- Luštica Bay.

Trenutno i još u izgradnji su marina na poluostrvu Luštica – Lustica bay kao potpuno novo naselje, u okviru projekta, kao i luka Porto Novi u Kumboru, takođe sa novim naseljem koje prati marinu i sa svim ostalim sadržajima koji prate ovaj kompleks.

Nautički turizam u Crnoj Gori postaje sve popularniji. Dolazak megajahti i kruzera u Portomontenegro u Tivtu, kao i u Kotoru doprinijeli su da je Crna Gora postala popularna destinacija na turističkoj karti Evrope, obzirom da obala Crne Gore predstavlja jedinstveni miks fjordova i dugih pješćanih plaža. Trenutno, Crna Gora ima 6 kategorisanih marina ukupnog kapaciteta od 1,500 vezova od kojih Portomontenegro u Tivtu ima najvišu kategoriju od 5 sidara.

Analiza potražnje u nautičkom turizmu u Crnoj Gori obuhvatila je promet plovila, odnosno broj plovila / uplovljavanja i broj izdatih dozvola za plovidbu, te potražnju gostiju nautičara, iskazanu brojem dolazaka i brojem ostvarenih registrovanih noćenja nautičara u lukama nautičkog turizma (tabele 1 i 2).

S obzirom na vrstu plovila, u crnogorskim lukama nautičkog turizma najviše su zastupljena plovila na jedra, prema dužini najzastupljenija su plovila od 10 do 15 metara. Plovila duža od 15 metara nešto su češća u tranzitu, u odnosu na stalni vez.

U 2017. godini izdato je oko 60 hiljada odobrenja i produženih odobrenja⁹⁷ za plovidbu stranih plovila⁹⁸ u obalnom moru Crne Gore. Od toga je najveći broj odobrenja izdat za plovila koja su došla kopnom, a manji broj odobrenja za plovila koja su došla morem, i za plovila koja su došla sa zimovanja. Najveći broj odobrenja izdat je tokom juna, jula i avgusta. Od toga su najviše zastupljena plovila dužine do 7 metara.

Analiza izdatih odobrenja za plovidbu stranih plovila u razdoblju od 2007. do 2017. godine ukazuje na stalan trend porasta izdatih odobrenja.

Sličan trend porasta nautičke potražnje u Crnoj Gori uočava se i u broju dolazaka i ostvarenih noćenja turista nautičara. Sudeći prema registrovanom broju dolazaka nautičara i registrovanim noćenjima tih gostiju u lukama nautičkog turizma, nautički turizam zauzima sve značajnije mjesto u ukupnom turizmu Crne Gore. Premda čini manji dio, ali

⁹⁷ Produžena odobrenja su za ona plovila koja su prethodne zime ostala na zimovanju u Crnoj Gori.

⁹⁸ Odobrenja za plovidbu izdaju lučke kapetanije za sva strana plovila (plovila pod stranom zastavom) koja plove u obalnom moru Republike Crne Gore, bez obzira na način dolaska. Odobrenja se izdaju za razdoblje od jedne godine.

ipak ima dinamičnije stope rasta od stacionarnog turizma. U posljednjih desetak godina turistički promet nautičara (dolasci i noćenja) gotovo je utrostručen.

Budućnost, odnosno perspektiva nautičkog turizma u Crnoj Gori kao vid turističkog kretanja daje prosječnu stopu rasta učesnika od 20%.

Ovdje treba prikazati metodološki problem u registrowanju broja dolazaka i ostvarenih noćenja gostiju nautičara. Naime, u broju dolazaka nautičara registruje se svaki dolazak nautičara u luku nautičkog turizma u Crnoj Gori. Drugim riječima, dolazak jednog nautičara registrowan je u svakoj luci nautičkog turizma koju je posjetio tokom plovidbe. Budući da veliki broj nautičara tokom plovidbe posjećuje nekoliko luka nautičkog turizma, službeno registrowani broj ukupnih dolazaka nautičara znatno premašuje stvarni broj nautičara koji su plovili našim morem i posjećivali luke nautičkog turizma. S druge strane, registrowani broj ostvarenih noćenja nautičara je u službenim podacima znatno podcijenjen. Naime, registruju se samo ona noćenja nautičara ostvarena u lukama nautičkog turizma, a poznato je da nautičari noće i na sidru izvan takvih luka, i to u znatnoj mjeri, te je ukupan broj ostvarenih noćenja gostiju nautičara znatno veći.

Nautički turizam je manje sezonskog karaktera od običnog turizma, a najveći promet se ostvari u mjesecima od aprila do oktobra. Najviše turista - nautičara dolazi u Crnu Goru iz Rusije, zemalja zapadne Evrope (Njemci, Austrijanci, Italijani i Britanci), i oni čine najveći dio ukupne nautičke turističke potražnje Crne Gore.

Najčešći način plovidbe turista - nautičara je plovidba od luke/marine do luke/marine. Manji broj njih je noćio pretežno na sidru izvan luka/marina, a ostali su približno jednako organizovali plovidbu tako da su podjednaki broj noćenja ostvarili na sidru i u luci/marini, odnosno da su odlazili na dnevne izlete iz matične luke. Nautičari na iznajmljenim plovilima češće od onih na individualnoj plovidbi plove od luke/marine do luke/marine, a rijede se odlučuju na dnevne izlete iz jedne luke. Turistička potražnja drastično se promijenila u posljednjih pet godina. Struktura turista iz zemalja koje emitiraju prikazana je u tabelama 1 i 2.

Tabela 1. Dolazak stranih plovila za razonodu, sport i rekreaciju u teritorijalno more Crne Gore, 2017. godina

	Ukupno	Morem	Kopnom	Ukupno indeksi	
				2017	2016
	(1)=(2)+(3)	-2	-3	-1	(1) u %
Ukupno	4,598	3,840	758	104.9	100.0
Prema zastavi plovila					
Albanija	4	2	2	133.3	0.1
Austrija	95	92	3	92.2	2.1
Francuska	202	186	16	143.3	4.4
Grčka	4	4	-	18.2	0.1
Hrvatska	497	492	5	106.4	10.8
Holandija	50	46	4	125.0	1.1
Italija	200	190	10	92.6	4.3
Njemačka	167	118	49	121.9	3.6
Skandinavske zemlje	62	54	8	117.0	1.3
Slovenija	49	45	4	188.5	1.1
Švajcarska	55	46	9	93.2	1.2
Velika Britanija	614	556	58	80.4	13.4
SAD	809	488	321	111.9	17.6

Ostale zemlje	1,790	1,521	269	109.8	38.9
Prema dužini plovila					
do 6 metara	502	159	343	118.1	10.9
od 6 do 8	252	164	88	114.5	5.5
od 8 do 10	275	211	64	99.6	6.0
od 10 do 12	614	532	82	121.8	13.4
od 12 do 15	984	874	110	100.3	21.4
od 15 do 20	848	811	37	91.3	18.4
preko 20 metara	1,123	1,089	34	107.1	24.4
Prema vrsti plovila					
motorne jahte	1,878	1,725	153	87.7	40.8
jahte na jedra	1,994	1,721	273	121.7	43.4
ostala plovila	726	394	332	120.4	15.8

Izvor: <https://www.monstat.org/cg/page.php?id=591&pageid=43>

Tabela 2. Broj posjetilaca prispjelih plovilima, 2017. godina

	Ukupno	Morem	Kopnom	Ukupno indeksi		Struktura
				2017	2016	
	$(1)=(2)+(3)$	-2	-3	(1)		$(1) u \%$
Ukupno	23,001	20,983	2,018	106.7		100.0
Prema državljanstvu						

Albanija	36	26	10	900.0	0.2
Austrija	516	505	11	61.1	2.3
Francuska	645	614	31	99.2	2.8
Grčka	44	42	2	35.2	0.2
Hrvatska	767	747	20	129.3	3.3
Holandija	143	142	1	133.6	0.6
Italija	1,252	1,214	38	116.5	5.5
Njemačka	676	603	73	105.6	2.9
Skandinavske zemlje	297	285	12	178.9	1.3
Slovenija	307	303	4	198.1	1.3
Švajcarska	202	184	18	69.2	0.9
Velika Britanija	4,078	4,025	53	105.0	17.7
SAD	469	424	45	54.1	2.0
Ostale zemlje	13,569	11,869	1,700	111.6	59.0

Izvor: <https://www.monstat.org/cg/page.php?id=591&pageid=43>

Gornje tabele jasno pokazuju strukturu nautičke turističke potražnje u Crnoj Gori i pokazuju da porjeklo nautičara. Uprkos velikom povećanju broja nautičkih turista iz novih evropskih zemalja, najvažniji dio nautičkih gostiju dolazi iz Austrije, Italije i Njemačke. Najčešće su prisutni brodovi dužine od 10 do 15 metara. Što se tiče strukture brodova, jedrilice čine većinu svih brodova registrovanih u marinama. Analiza tipa broda po dužini i vlasništvu je doista zanimljiva, jer je veliki broj jedrilica dužine od 12m do 20 m u većini slučajeva je u vlasništvu čarter usluga.

Kako bi se Crna Gora svrstala u međunarodno konkurentnu nautičku zemlju, potrebno je obogatiti turističku i nautičku ponudu i poboljšati kvalitet usluga, kako u marinama i lukama tako i na cijelom primorskom području. Potrebno je repositionirati marketing uz korišćenje najsavremenijih marketinških alata bazirajući se na analizi sadašnjih i budućih potreba koji se mogu dobiti pregledom rezultata marketinških istraživanja.

4.1 Luka Bar

Položaj Marine Bar je određen vrlo povoljnim geografskim kordinatama: 42° 05' sjeverne širine i 19° 05' istočne dužinom kao i činjenicom da se marina nalazi na udaljenosti od samo 104 Nm od Otrantskih vrata. Ovo znači da se marina Bar ima vrlo povoljan magrogeografski položaj i da se nalazi u neposrednoj i vrlo atraktivnoj blizini morskih obala Italije, Grčke, Albarnije i Hrvatske.⁹⁹

Pozicija AD Marine Bar je povoljna i u mikrogeografskom smislu, jer se nalazi u neposrednoj blizini samog centra grada Bara uz gradsku plažu, sa moderno uređenim graničnim prelazim (putničkim terminalom), sa kvalitetnom infra- i supra-strukturom (kvalitetnim uslugama hotela i drugih ugostiteljskih i trgovinskih objekata raznovrsnih sadržaja, sa bankama, poštom, sportskim i kulturno-zabavnim centrima i objektima, kao i sa lučkom kapetanijom koja je samostalna institucija koja zaokružuje funkcionalnu i ekonomsku cjelinu Marine Bar.¹⁰⁰

Najveća luka na Crnogorskom primorju je luka Bar. Bar je granična opština, koja je Jadranskim morem vezana sa Italijom. Marina Bar se prostire na 55. 000 m², od čega 4.000 m² na suvom. Marina raspolaže sa 900 vezova u moru i 250 na suvom podijeljenih u 11 sekcija. Pojedine sekcije raspolažu priključcima za vodu i struju. Pored vezova, marina obezbijeduje i druge usluge, kao što su pranje, poliranje i muring jahti. Na mega jahtama u marini Bar moguće je samo tankati gorivo, pošto nema dodatnih i drugih sadržaja. Postoje predlozi za rekonstrukciju marine Bar, kao i izgradnju infrastrukture za prihvata jahti.

Akcionarsko društvo „Marina Bar” je funkcionalno-organizaciona i ekonomska cjelina koje posjeduje sve potrebne sadržaje za prihvat brodova i jahti, kao i pružanje usluga visokog nivoa svim nautičarima, tj. posjetiocima. Ova marina pripada redu marina među najvećim na Jadranu i najveću marinu crnogorskog primorja. Marina se nalazi na ulazu u Jadransko more, i u akvatorijumu grada Bara.

Stepen izgrađenosti AD Marine Bar iznosi oko 65%. U skoroj budućnosti marina ima mogućnost intezivnih investicionih aktivnosti sa daljnjim poboljšanjima u pogledu kvaliteta i pružanja kompleksnijih oblika ponude koji bi bili u stanju zadovoljavati visoke standarde do dobijanja 5 sidara, maksimalnim povećanjem sadašnjih vrijednosti, poboljšanjem organizacije rada i obezbijeđenjem adekvatnog upravljanja poslovnim sistemom do kompletnog završetka Marine.

Poslednjih 5 godina uprava marine Bar je intenzivno radila na poboljšanju investicionih aktivnosti, a sve u cilju ostvarivanja uslova savremenog i kvalitetnog poslovanja, pružanjem usluga visokog nivoa nautičarima, istovremeno zadovoljavajući nisku akumulativnu sposobnost preduzeća i osiguravajući postavljene investicione programe.

4.2 Luka Kotor

U Bokokotorskom zalivu, uz same zidine Starog Grada nalazi se Luka Kotor. Pomorska istorija ovog područja i svijeta odvijala se i odražavala na njen rad. Luka, njeno postojanje i opstajanje su u neraskidivoj vezi sa razvojem područja i pomorske privrede uopšte. I danas, u savremenom svijetu velikih i sofisticiranih brodova, Luka Kotor se bori za svoju

⁹⁹ www.marinabar.org/.../6.1Poslovni%20plan%20%202013%20.docx, pristup 29/6/2019.

¹⁰⁰ www.marinabar.org/.../6.1Poslovni%20plan%20%202013%20.docx, pristup 29/6/2019.

tržišnu poziciju. Njeni potencijali i strateški razvoj usmjereni su ka putničkom prevozu, brodovima za krstarenje i nautičkom turizmu.

Idejni projekat Luke Kotor kao nautičkog turističkog centra podrazumijeva oko 250 vezova urađenih 80-ih godina prošlog vijeka. Postojeće Akcionarsko društvo, pravni je slijedbenik RO "Luka Kotor" koja je osnovana Odlukom Skupštine opštine Kotor od 12. jula 1988. godine.

Nakon vlasničke i upravljačke transformacije primjenom Zakona o privrednim društvima, organizovano je postojeće A.D. za pružanje usluga u međunarodnom pomorskom saobraćaju.

Raspoloživo područje djelatnosti Luke Kotor je podijeljeno je u dvije osnovne cjeline: Lučki i marinski dio.¹⁰¹

Prema nekim očekivanjima Crna Gora bi trebala da bude jedna od najbrže rastućih nautičkih destinacija u svijetu u narednih 10 godina. Istovremeno, Crna Gora predstavlja jedno od najinteresantijih područja za investitore u nekretnine na Mediteranu. Velike investicije, kao što su realizovane u Portomontenegro, Pitera Manka, porodice Rotšild i još nekoliko ruskih oligarha, dovele su Crnu Goru u centar pažnje. Sa druge strane, u izgradnji je Luštica bay, švajcarsko-egipatskog konzorcijuma „Orascom“ realizuje se ambiciozni projekat izgradnje jednog novog turističkog grada na oko 7 miliona kvadrata u dijelu poluostrva Luštica u Boki, a koji pripada takođe opštini Tivat.

4.3 Portomontenegro

Marina Portomontenegro se nalazi unutar najdubljeg fjorda u južnoj Evropi u Boki kotorskoj. Dubine vezova kreću se od 4,5 do 16 metara i pružaju izvrsnu zaštitu planinskim vrhovima zaliva od morskih talasa. Kao rezultat toga, varijacija plime je niska, a struje raspršene. Marina nudi najmodernije objekte za privezivanje brodova, tj. jahti, katamarana i sl. U marini se nalazi mogućnost 24-satnog snabdijevanja gorivom, električnom energijom i drugim uslugama, a biće uskoro upotpunjeni i uređenjem i mogućnošću popravki superjahti (obzirom da se planira renoviranje nekadašnjeg trgovačkog brodogradilišta u zalivu u Bijeloj).

Portomontenegro predstavlja vrlo kompleksnu i jednu od najluksuznijih turističkih luka na Sredozemlju, koja nastoji da kontinuirano nadmašuje potrebe nautičara i gostiju, kapetana i posada, nastojeći stvarati marinu koja uključuje najnoviji i najširi spektar usluga i objekata u Crnoj Gori i širom Evrope. Obzirom da se broj velikih jahti u izgradnji više nego utrostručio u posljednjih deset godina, malo marina na svijetu može primiti superjahte (plovila duža od 24 metra), a kamoli ponuditi usluge na kopnu i usluge posade koje će nadopuniti standarde objekata na brodu. Portomontenegro je nastojeći riješiti ovo pitanje postao najobuhvatniji nautički objekt na Mediteranu - premijerna kućna luka za sve jahte, bez obzira na njihovu veličinu.

Portomontenegro se nalazi na samo tri sata letenja većine evropskih metropola i u neposrednoj blizini tri aerodroma, od kojih je aerodrom Tivat udaljen nepunih 7 km.

¹⁰¹ Jahting turizam u posljednjih 10 godina u kotorskoj luci je bilježio rast po prosječnoj, godišnjoj stopi od čak 43 odsto. Isto tako, prošle 2017. godine kotorska luka je ostvarila promet od 1.244 jahte i blizu 6 hiljada jahting turista. Dnevna potrošnja jahting turista u Crnoj Gori iznosi oko 73 eura na dan. Prihod od nautičkih turista ostvaren u kotorskoj luci u toku prošle godine iznosio je preko miliona eura, bez troškova plovnog puta i lučkih usluga.

Lakoća pristupa sa kopna se proteže uz obalu, a marina je samo jedan dan plovila od nekih od najvažnijih mediteranskih luka, uključujući i hrvatske ostrva, što ga čini idealnim polazištem za čarter (najam) plovila, sa mogućnošću vezivanja i boravka posade sa prednostima vezivanja uz obalu ili sidrišima u samom zalivu.¹⁰²

U marini Portomontenegro moguće je koristiti sve što je potrebno nautičarima: sadržaji čišćenja, napajanja, popravke i obnovu jahti, a vlasnicima, posadi i gostima jahti se nudi cijeloživotni stil koji podrazumijeva: smještaj i usluge, trgovinu i zabavu, kulturu i istoriju, planinske sadržaje i značajne porezne olakšice, kao i boravak na moru i plažama.

Maloprodajni i komercijalni elementi se kombinuju s javnim objektima, uključujući lokalnu pijacu i međunarodnu školu. Na rivi se nalaze šetališta, hoteli s pet zvjezdica, restorani i kafići, kao i klub sa površinom od 200m². Bežični pristup internetu postoji na površini cijelog grada, a vremenom je planirana gradnja kasina i sportskih kompleksa.

Maloprodajni objekti Portomontenegro kombinuju lokalne radnje sa proizvodima s međunarodnim brandovima. Trgovine su grupisane po zonama, od kvalitetnih, ali i pristupačnih cijena sa trgovinom i kafićima i ekskluzivnim dizajnerskim buticima, smještenih oko lijepo uređenog Palace Squarea, gdje se nalaze i trgovine za kupovinu mještana.

Izgled zajednice luksuzne nautičko-turistike marine Portomontenegro izbjegava ujednačenost modernog razvoja. Umjesto toga, ona replicira stil tipičnih primorskih naselja, sa širokim šetalištima uz obalu i vijugavim, asimetričnim ulicama koje prolaze pored kamenih zgrada i otkrivaju skrivene pijace i dvorišta. Osim što poziva na ležerno istraživanje i ponovno stvaranje tradicionalnog osjećaja otkrića, kombinacija ulica s radnjicama oživljena je kafićima na otvorenom, koji su sastavni dio crnogorske kulture.

Kombinacijom kamenih fasada i suptilno obojenih izvedenih zgrade ističu toplinu cjelokupnih ambijenata. Krovovi su napravljeni u tradicionalnom stilu sa bojom prirodne terakote i glinenih pločica. Interijeri su moderni, inspirirani tonovima i nijansama okoline. Spoljašnji izgled je dizajniran sa balkonima, vrtovima ili krovnim terasama u svakoj zgradi i stanu.

U neposrednoj blizini Tivta, nalazi se i raznolika, uglavnom neotkrivena - kulturna, istorijska i prirodna privlačnost regije koja nudi pravi osjećaj otkrića, kao i interese za aktivnosti tokom cijele godine. Marina Portomontenegro je udaljena 100 km od dva skijališta, kao i mnogih drugih zanimljivih aktivnosti na otvorenom. Nekoliko kilometara od marine nalazi se golf igralište s 18 rupa, čije je zajedničkog vlasništvo Portomontenegro, koje osiguravaju školu za ljubitelje, kao i goste marine.

¹⁰² <https://www.adamconsultancyuk.com/upload/Porto%20Montenegro%20-%20information.pdf>, pristup 21/6/2019.



Slika 1. Marina Portomontenegro

Izvor: <https://www.adamconsultancyuk.com/upload/Porto%20Montenegro%20-%20information.pdf>

U marini Portomontenegro u Tivtu od januara do oktobra 2018. godine boravilo ukupno 1.400 jahti, a registrovano ukupno 2.437 uplovljavanja. Razlika u broju uplovljavanja u odnosu na broj jahti koje su se duže zadržavale u Tivtu je zbog činjenice da su pojedini brodovi dolazili i odlazili više puta, dok je u Portomontenegro došao i veći broj jahti koje su se zadržale samo par sati u cilju punjenja goriva koje je u Portomontenegro oslobođeno carina i poreza.

Prema podacima koje je Portomontenegro dostavio turističkoj organizaciji Tivat u toku ljeta 2018. godine popunjenost marine Portomontenegro je bila 70 % tokom cijelog perioda.

Tokom prošlog ljeta prosječna popunjenost najveće crnogorske marine za super-jahte u toku sezone, prema zvaničnim podacima je bila 85% od 450 mjesta. Podaci pokazuju da je u toku ljeta 2018. godine uglavnom oko 15% vezova u marini bilo prazno, i to u tokom jula i avgusta.¹⁰³

Podaci ukazuju da je u toku 2018. godine marina Portomontenegro postigla maksimum popunjenosti, te da je trenutno djelatnost u oblasti jahting turizma u Crnoj Gori u blagom opadanju. Činjenica je svakako da Portomontenegro, koji ima najbolju uslugu i servis za prihvatanje jahti, ne može u sezoni napuniti 450 vezova, iako će ova marina kad bude u cjelosti završena imati sve zajedno 880 vezova za plovila.

4.4 Lustica bay

Lustica Bay predstavlja vrlo ekskluzivno naselje sa marinom koja ima svojstva svjetske klase okruženo veličanstvenom, divljom i neiskorišćenom prirodom, u kojem svi izgrađeni luksuzni stanovi uživaju pogled na more.

¹⁰³ <http://www.vijesti.me/vijesti/jahting-turizam-u-blagom-padu-mnogi-vezovi-bili-prazni-tokom-ljeta-1011469>, pristup 20/6/2019.

Kompletna infrastruktura Lustica Bay posjeduje sve sadržaje za stanovanje, šoping uživanje, sa školom i zdravstvenim ustanovama.

Glavne atrakcije Lustica Bay predstavljaju dvije marine s privezištem i vezovima za podršku, osam hotela i golf igralište svjetske klase sa 18 rupa, smještenih u najljepšem prirodnom okruženju. Marina Lustica Bay posluje poštujući niske poreske stope koji podrazumijevaju visoki dohodak i smanjen porez na dobit (9%), zahvaljujući kojem je crnogorski porezni sistem postao jednim od najatraktivnijih u Evropi.

Jednostavan pravni okvir, podrazumijeva takođe jednostavnu kupovinu i registraciju imovine, sa stranim ulagačima i građanima Crne Gore prema kojima se postupa na isti način. Obzirom da je Crna Gora na početku ciklusa razvoja nekretnina, benefiti se za strane posjetioce i goste odnose i na koristi za od niske cijene, kao i sigurnost valute sa kupovinom i prodajom sprovedenom u eurima, pa time ograničenim deviznim rizikom.

U Lustici Bay se primjenjuje ekološki prihvatljiv pristup, koji ga čini prioritetom razvoja jer se sprovodi pod strogim standardima LEED¹⁰⁴ srebrne sertifikacije, dok stabilnost rada u Lustici Bay osigurava Vlada Crne Gore koja je predana reformi, prosperitetu i dinamičnom rastu zemlje.

Upravljačku strukturu Lustica Bay čini partnerstvo švajcarskog razvojnog inženjstva koji je poznat po svojoj preciznosti i tačnosti u izvršavanju uspješnih gradskih događanja diljem svijeta i Vlade Crne Gore.

Luštica Development AD je zajednički poduhvat Orascom Development Ltd, sa vlasništvom od 90%, kao iskusnog trgovačkog partnera u pružanju potpuno održivih najsavremenijih dostignuća, i Vlade Crne Gore, sa vlasništvom od 10%, čime je dala punu podršku prosperiteta zemlje u ekonomskom, finansijskom i turističkom smislu.¹⁰⁵

Kompleks Lustica Bay se sastoji od:

- 274 stambenih vila;
- 271 kuća koje čine gradsko naselje;
- 1126 apartmanskih jedinica;
- 7 hotela s 1370 soba;

U Lustica Bay se nalazi takođe:

- 2 marine s vezovima i vezovima za podršku;
- 1 šetalište;
- Golf teren s 18 rupa;
- 1 Thalasso centar;
- 1 konferencijski centar;
- Poslovni prostori;
- 2 lukobrana.

¹⁰⁴ Leadership in Energy and Environmental Design: engl. Vođa u energetsom i dizajnu okruženja.

¹⁰⁵ http://www.luxury4you.eu/wp-content/uploads/2015/08/Lusticbay_Montenegro_Brochure_Lux.pdf, pristup 29/6/2019.



Slika 2. Naslje i marina Lustica Bay

Izvor: http://www.luxury4you.eu/wp-content/uploads/2015/08/Lusticbay_Montenegro_Brochure_Lux.pdf

U toku ljeta 2018. godine na turističkom kompleksu Luštica Bay završena je prva faza izgradnje marine sa 176 vezova.

4.5 Marina Budva

Marina u Budvi je smještena pored starog grada u uvali. U Marini se nalazi i morski granični prelaz i Lučka kapetanija. Dubina mora u ADMarini Budva se kreće od 2 do 5 metara u neposrednoj blizini starog grada, na unutrašnjem gatu od 1,8 do 4 metra i na spoljašnjem dijelu od 3 do 5 metara.¹⁰⁶

Marina u Budva ima 600 vezova, od čega je 380 komercijalnih vezova za plovila dužine 5 do 60 metara. Vezovi su podijeljeni u 17 sekcija i označeni su slovima abecede, a sve sekcije posjeduju priključke za vodu i električnu energiju.¹⁰⁷

Najveća dubina marine u Budva se kreće oko 8 metara. Marina Budva je 2006. godine imala 120 vezova koje je 2011. godine povećano na 380.

U sklopu marine Budva se nalazi objekat ukupne površine 131 m² u kojem su smještene prostorije lučkih i carinskih vlasti, kao i prodavnica nautičke opreme i službene i administrativne kancelarije.

Sveukupna površina marine u Budvi se nalazi pod video nadzorom, a pokrivena je wireless Internet mrežom. MC marina Budva nautičarima pruža mogućnosti korišćenja i drugih usluga: pranje i peglanje veša, poliranje i čišćenje plovila, spuštanje plovila u more, pilotažom (pomoć pri uplovljavanju), kateringom i drugim uslugama.

¹⁰⁶ <http://www.montenegro.travel/me/4691/primorski-region/budva/sport-i-rekreacija/jahting/jedrenje/turizam-i-putovanja/mc-marina>, pristup 30/5/2019

¹⁰⁷ Interna dokumentacija „MC Marine Budva“

Zbog mogućnosti pružanja većeg broja usluga marina u Budvi se nalazi nezvanično u kategorizaciji marine sa 4 od 5 sidara.

Budvanska marina je takođe dobila novog vlasnika Stratex grupu, američkog biznismena Neila Emilfarba, jednog od velikih investitora na rezidencijalnom kompleksu vila "Dukljanski vrtovi" na Zavali, koji planira dugoročni zakup u ulaganje u razvoj nautičkog turizma u iznosu od preko 45 miliona eura. Od novog vlasnika se očekuje da će započeti postupak reorganizacije marine, inoviranje i daljnje obogaćivanje ponude, a sve u skladu sa promjenama i zahtjevima koje postavlja međunarodno tržište nautičkog turizma i sve zahtjevniji klijenti, što će istovremeno zahtijevati definisanje novog razvojnog koncepta upravljanja, koji bi mogao osigurati dugoročan i stabilan rast na načelima održivog razvoja luke.¹⁰⁸

4.6 Porto Novi

D-Marin je preduzeće grupe Doguş koja je osnovana kako bi postavila nova mjerila u poslovanju marina. Upravljaajući s 10 jedinstvenih marina u Jonskom, Egejskom i Jadranskom moru, D-Marin stvara jedan od najvećih međunarodnih lanaca marina u istočnom Mediteranu koji promoviše rekreativno jedrenje i razvija održiva preduzeća koje podstiču lokalno zapošljavanje i rast u privredi.

D-Marin je počeo s radom 2003. godine u Turskoj sa svojom prvom marinom, D-Marin Turgutreis, dodajući D-Marinu Didimu i D-Marinu Mandalini u svoj portfelj 2009. godine, D-Marin Göcek u 2010., D-Marin Dalmacija, koji je najveća marina u Hrvatskoj i D-Marin Borik u aprilu 2012. godine, ulazeći u partnerstvo s Lamda Development i Kiriacoulis Mediterranean Cruises Shipping, što je rezultiralo dodavanjem superjaht marina svjetske klase - Flisvos Marina, i još tri druge lukuzne marine a u Grčkoj; Gouvia, Lefkas i Zea marine u decembru 2012. godine povećali su kapacitet vezova na 8.270.¹⁰⁹

U Kumboru D-Marin realizuje jednu od najvećih turističkih investicija u Evropi, izgradnjom marine svjetskog kvaliteta s kapacitetom od do 250 vezova sa akcentom na mega-jahte rizorta „One&Only“ i 500 luksuznih apartmana i vila, kao i ribarski gat sa ribljom i pijacom organske hrane, jahting i plažni klub, akademija za tenis i drugim sadržajima. Ovaj kompleks vrijedi 500 miliona eura, a gradi ga azerbejdžanski naftni gigant Socar i preduzeće „Azmont investment d.o.o.“.

D-Marin Porto Novi će raspolagati sa 238 vezova za plovila i uključivati mogućnosti bescarinskog točenja goriva za ista, kao i druge oblike usluga. Marina Porto Novi, obzirom da se nalazi u unutrašnjosti zaliva je zaštićena od vjetrova i većih talasa, čineći idealno mjesto za boravak super i mega jahti, katamarana i jedrilica, helikopterskim prilazom i Vidovim trgom u centru marine sa nizom luksuznih hotela, restorana i barova. Marina Porto Novi je pored toga obezbijedena i drugim sadržajima, uključujući trgovine i galerije, te niz kafića, gelaterija, koktel barova, salona i finih restorana koji poslužuju jela od iz menija crnogorske do azijske kuhinje.

¹⁰⁸ www.marinabudva.com, Menadžment tim MC marina Budva, pristup 30/5/2019

¹⁰⁹ <http://www.portonovi.com/d-marin-will-run-operations-of-portonovi-marina>, pristup 23/4/2019



Slika 3. Marina Porto Novi

Izvor: <http://www.portonovi.com/d-marin-will-run-operations-of-portonovi-marina>

U decembru 2015. D-Marin je proširio svoje područje usluga na popravak održavanje superjahti u sektoru jahti uz dogovor o partnerstvu s preduzećem MB'92 u Barseloni.

5. PERSPEKTIVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U BOKI KOTORSKOJ

5.1. Polazište za budući razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj

Uprkos razvoju nautičkog turizma posljednjih desetljeća, rezultati nisu jednaki mogućnostima za njegov razvoj u Boki kotorskoj i Crnoj Gori. Dobro organizovan sistem nautičkog turizma na primorju može podstaknuti razvoj novih i zapuštenih područja koja bi uz odgovarajuću procjenu prirodnog i prostornog potencijala postala atraktivna za investicije.¹¹⁰ Time bi se osiguralo zapošljavanje i vjerovatno povećali prihodi od nautičkog turizma na području cjelokupnog primorja.

Nautički turizam može bitno doprinijeti ukupnom privrednom razvoju, povećanju životnog standarda i kvaliteti života domicilnih stanovnika, pod uslovom da je utemeljen na naučno baziranim razvojnim faktorima, dokazanim u praksi u razvijenim zemljama. Luke nautičkog turizma su otvoreni, dinamični i složeni sistemi u stalnom rastu u Crnoj Gori i u manje razvijenim zemljama poput Grčke, Turske itd., zbog čega je razvoj takvog sistema potrebno kontinuirano pratiti i istraživati. U skladu s tim, potrebno je odrediti ciljeve na nivou sistema (zemlje) i na nivou svakog elementa (regije), kako bi se definisali glavni kriterijumi i podkriterijumi, koji će biti osnova dugoročnog planiranja razvoja i optimizacija izbora lokacije i objekata marina i luka nautičkog turizma.

Količina ulaganja i rok povrata investicija u oblasti nautičkog turizma imaju sve veći značaj, posebno u novim tržišnim uslovima poslovanja luka nautičkog turizma. Stoga bi takav kriterijum mogao biti od vitalnog značaja u budućnosti, posebno u manje razvijenim zemljama s oskudnom nautičkom infrastrukturom. Rješenje bi se moglo naći u pozitivnoj i podsticajnoj vladinoj politici koja će podsticati nova ulaganja, istodobno odrediti razvojne smjernice i definisati regionalne ciljeve i prioritete (makro lokacije). Takav organizacioni model razvoja luka nautičkog turizma utiče na razvoj okolnog prostora tako da područje utiče na potražnju u lukama nautičkog turizma.

Razvoj kapaciteta u nautičkom turizmu Crne Gore i Boke kotorske treba planirati poštujući ograničenja i zahtjeve interaktivnosti, kao i zaštite okruženja u skladu s načelima održivog razvoja, uz poštovanje sigurnosti cjelokupnog sistema i svakog pojedinog subjekta unutar sistema.¹¹¹

Institucije sistema nautičkog turizam Crne Gore treba usmjerit kontrolišući razvoj, stalno ga koordinirajući definišući ciljeve razvoja primorskih opština u kojima se nalaze luke i marine nautičkog turizma. Sistemski pristup daljnjem razvoju nautičkog turizma u Boki kotorskoj treba se bazirati na načelima održivog razvoja dugoročno i korisno ne samo sadašnjim, nego i budućim generacijama.

Crnogorsko primorsko područje nudi veliku prirodnu, geografsku, istorijsku i etnološku raznolikost koja bi, zajedno sa svojim specifičnostima, trebala biti naglašena i ponuđena

¹¹⁰ Favro, S. (2002): *Joining of Croatia in the Development of the European Nautical Tourism*, First European Yacht Tourism Congress, Rogoznica.

¹¹¹ Favro, S., Saganić, I. (2006): *Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia*, New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future, Turk-Kazakh International Tourism Conference, Alanya, Turkey, Book 1, str. 602–620.

kroz prepoznatljivost prostora. Strateški pristup održivom razvoju nautičkog turizma u Boki kotorskoj uključuje sljedeći niz zadataka:

- Precizno definisanje zaštićenih područja Boke kotorske i crnogorskog primorskog područja prikupljanjem i organizacijom podataka u jedinstvenoj bazi podataka kako bi se na jednom mjestu moglo pristupiti svim podacima o vrijednostima i sadržajima određenih područja.
- Procjena potencijalno zanimljivih lokacija na obali na kojima bi se potencijalno mogle graditi ili proširivati marine i luke nautičkog turizma, ili dodavati drugi sadržaji sem postojećih analizom višestrukih kriterijuma određenog područja, a sve u cilju za davanje prijedloga za povećanje kapaciteta i vezova za plovila.
- Analiza višestrukih kriterijuma područja na kojima je moguće graditi ili obogaćivati sadržaji marina i luka nautičkog turizma trebaju uključivati:
 - geografske i meteorološke karakteristike lokacije;
 - ekološke vrijednosti;
 - nautičke i navigacione karakteristike mora;
 - istoriju praćenja stanja i uticaja na okruženje i rizici sa kojima se marina ili luka suočava u svojem radu;
 - analiza infrastrukture i postojećih sadržaja: električna energija, vodovod i telekomunikacije;
 - analiza saobraćajnih veza;
 - analiza pokrivenost regionalnim planovima;
 - analiza zahtjeva tržišta - područja intenzivnog nautičkog turizma;
 - analiza mogućnost razvoja komplementarnih aktivnosti – zaposlenost i sl.
- Praćenje stanja mora, u neposrednoj blizini marina i luka nautičkog turizma da bi se smanjila opasnost od mogućnosti zagađenja mora, podmorja i obale (izlijevanje nafte i ulja sa jahti i sl., kao i smeća) sa plovila.

Dobijeni podaci bi mogli pomoći utvrđivanje potencijala određenog područja za razvoj kapaciteta nautičkog turizma s obzirom na geografske, pomorske, ekološke, društvene i ekonomske karakteristike lokacije. Potrebno bi bilo razviti pomorski katastar koji bi uključivao organizovanu bazu podataka o moru, pomorskom dobru i obalnom području Boke kotorske (kao i cijelog primorskog područja Crne Gore), što bi moglo omogućiti kvalitetno odlučivanje o najvažnijim odlukama na bazi podataka o morskom području (podvodnim parkovima u zalivu, tipu dna, blizini atrakcija kao što su nacionalni parkovi, arheološki spomenici, potopljeni brodovi itd.). Na bazi ovih oblika evidencije pomorskih podataka i vođenja katastra mora bilo bi moguće tačno utvrditi prava i obveze pojedinih lokalnih zajednica i opština za njihov dio lokalnih voda. Važan parametar višekriterijske analize obale i zaliva Boke kotorske za određivanje područja pogodnih za razvoj nautičkog turizma trebao bi biti tačno definisana metodologija za određivanje ekološke osjetljivosti pojedinog dijela zaliva Boke kotorske na uticaje subjekata i objekata nautičkog turizma. Potrebno je odrediti metodologiju proučavanja i interpretacije definisanih parametara koji bi osigurali kontrolu uticaja razvoja nautičkog turizma na okruženje, što je osnovni uslov za osiguravanje dugoročnog održivog razvoja.

Čuvanjem, obradom i distribucijom podataka dobijenih na ovaj način lokalnim zajednicama, nosiocima preliminarnih inicijativa za razvoj pojedinih nautičkih struktura (marina, luka) omogućilo bi se uvid u opšte stanje, uočavanje nedostataka i rizika, a u cilju efikasnijeg menadžmenta i razvoja rada marina i luka nautičkog turizma.

Nakon što određena lokalna samouprava pokaže interes, a potencijalni objekti tj. luke nautičkog turizma ili marine su usklađene sa opštinskim regionalnim planovima uz pomoć ovlašćenih ministarstava i drugih institucija koje su zadužene za praćenje razvoja

nautičkog turizma u Crnoj Gori i Boki kotorskoj, može se smatrati da se tako projekat zaokružuje.

Tokom priprema za puštanje u rad luka nautičkog turizma (marine, privezišta, sidrišta), ili proširivanje kapaciteta i sadržaja na Crnogorskom primorju i u Boki kotorskoj Vlada Crne Gore bi sigurno trebala definisati obveznu koordinaciju rada pojedinih preduzeća s međunarodnim standardima: Sistem upravljanja okruženjem ISO 14000: 2000 i sistem upravljanja kvalitetom ISO 9001: 2000. Na taj bi se način pojednostavilo kontrolisanje nivoa kvaliteta određenih subjekata u oblasti nautičkog turizma, a osigurao bi se i nadzor uticaja na okruženje. Nadzor dobrog sprovođenja utvrđenih standarda osiguralo bi se certifikatima ovlašćenih međunarodnih institucija (certifikacionih preduzeća), kao i postojećim državnim inspekcijским tijelima. Sigurnost plovidbe osiguravale bi obalne straže i lučke uprave na nivou pojedinih opština u zalivu, te stalnu kontrolu ekološke situacije na pojedinim mjestima uspostavljanjem EKO patrola na nivou lokalne samouprave finansirane boravišnom taksom.¹¹²

Inicijativa i presudan uticaj na realizaciju određenog projekta (izbor lokacije, izbor vrste kapaciteta (sidrište, privez, luka, marina) i sadržaja, uglavnom je prepuštena lokalnoj upravi uz pomoć vlade i ministarstva preko nadležnih državnih / stručnih institucija iz područje mora i plovidbe. Odgovornost za odabir investitora u postupku raspisivanja tendera bila bi u nadležnosti lokalne samouprave (opština). Izrada i realizacija projekta bi se mogla sprovoditi uz primjenu priznatih međunarodnih standarda kategorizacije marina i luka nautičkog turizma (npr. Lloyd's) kroz ocjenu kvaliteta:¹¹³

- tehničke opreme;
- mogućnosti servisiranja;
- sigurnosti od provala / krađe / oštećenja;
- zaštite od ekstremnih meteoroloških pojava, požara, nesreća;
- mogućnosti osiuranja veza zimi;
- popisa svih mogućih sadržaja.

5.2. Nautički turizam - razvojna mogućnost Boke kotorske

Nautički turizam kao selektivni oblik turističke ponude i novi privredni fenomen ima značajno mjesto i u crnogorskoj privredi, a posebno u oblasti turizma. Iako je u još u početnoj razvojnoj fazi, jahting, kruzring i čartering industrija u Crnoj Gori bi trebala ispunjavati kriterijume tržišne prepoznatljivosti i dodatne tražnje za klijentelu - nautičare, obzirom da tražnja nije uobičajena, već sofisticirana. Strategija razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori mora polaziti od određenih stratezijskih faktora, a prije svega prirodnog potencijala tj. obale i mora, potrebe za stranim direktnim ulaganjima i potrebom za neprekidnim razvojem nautičkog turizma. Od stepena primjene pomenutih stratezijskih činjenica direktno može zavisiiti tržišno pozicioniranje marina i luka nautičkog turizma.

Efikasna upotreba resursa u marinama i lukama nautičkog turizma u Crnoj Gori podrazumijeva veliki broj sinhronizovanih faktora uticaja, među kojima su: moderni kapaciteti i savremena oprema, moderni tehnološki postupci procesa realizacije usluga,

¹¹² Favro, S. (2002): Joining of Croatia in the Development of the European Nautical Tourism, First European Yacht Tourism Congress, Rogoznica.

¹¹³ Favro, S. (2002): Joining of Croatia in the Development of the European Nautical Tourism, First European Yacht Tourism Congress, Rogoznica.

kvalitetan menadžment i kvalitetna organizacija rada, visok stepen organizacije i izvođenja usluga, primjena savremenih informacionih i komunikacionih tehnologija, tačno, precizno i pravovremeno informisanje, kvalitetna kadrovska organizacija zasnovana na konstantnim edukacijama i usavršavanjima, stabilna institucionalizovana i stimulatívna politika cijena, veliki asortiman usluga, proizvoda i sadržaja.

Obzirom da Crna Gora još nije ušla u Evropsku uniju, u Crnoj Gori su manji porezi na usluge u oblasti nautičkog turizma. U državama koje su u sastavu EU, porezi na plovila su puno veći, a odnose se prije svega na porez na dodatu vrijednost i tzv. lux (luksuzni proizvodi), kao i druge dodatne poreze koje su vlasnici plovila obavezni plaćati. Istovremeno kazne za prekršaje pi plovidbi poput nepropisnog ispuštanja kaljužnih voda sa plovila, povrede pravila kretanja na moru i sl. su u državama Evropske unije mnogo su veće nego kazne za iste prekršaje u Crnoj Gori.

I pored mnogih prednosti koje imaju vlasnici plovila na teritoriji Crne Gore, postoji znatan broj mana kada je u pitanju nautički turizam u Crnoj Gori. Manjak profesionalnog osoblja, a posebno osoblja za održavanje i servisiranje plovila, kao i nedovoljna informisanost u pogledu zaštite mora i podmorja, očuvanja prirode, ne postojanje strategije u oblasti nautičkog turizma na nacionalnom nivou koja bi se sprovođila i implementirala po opštinama i sl. samo su neki od problema stvaranja uslova za razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori.

Iako je nautički turizam prepoznat u regionalnim planovima i vizijama, još uvijek nije u znatnoj mjeri razvijen, iako je identifikovan u nekoliko lokacija u Boki kotorskoj: Tivtu, Kumboru, na poluostrvu Luštica, Kotoru i Zelenici. Svakako se razvoj nautičkog turizam u Boki kotorskoj temelji se na mediteranskom modelu razvoja marina i luka nautičkog turizma u kojem su luke inkorporirane u gradska jezgra. Ova vrsta planiranja uspostavljena je već dugi niz godina s velikim uspjehom.¹¹⁴

Zbog različitih interesa, uglavnom u javnoj upravi na lokalnom i regionalnom nivou, izgradnja hotela i drugih kompleksa još uvijek nije postala prioritet u Boki kotorskoj. Iako je problem regionalnog razvoja prisutan u cijeloj zemlji, on je istaknutiji u obalnom području.¹¹⁵

Sa druge strane, potrebno je razumijevanje gradskog turizma primorskih gradova, obzirom da se marine i luke nautičkog turizma u Boki kotorskoj uglavnom nalaze u središnjim djelovima grada. Dakle, opštine u Boki kotorskoj trebaju bazirati razvoj na konceptnom modelu koji grad vidi kao složen privredni i društveni sistem, ali i kao i turističku destinaciju koja ima brojne povoljne uslove i turističke atrakcije, gdje je nautički turizam podržan na godišnjem nivou i sprovodi se kao dio složenog i dinamičnog socio-kulturnog sistema grada, jer je istovremeno i segment privrede u Boki kotorskoj i kao takav ne smije se zanemariti.¹¹⁶

Iako gradovi u Boki kotorskoj (Tivat, Kotor, Herceg Novi) imaju određenu turističku tradiciju, sadašnje stanje na nautičkog turizma može se okarakterisirati na sljedeći način:

¹¹⁴ Kovačić M., Luković T. (2007): Spatial characteristics of planning and construction of nautical tourism ports, *Geoadria*, 12, str. 131-147.

¹¹⁵ Kovačić M., Gržetić Z., Seršić V. (2008): Role and Importance of Public Administration Management with the Purpose of Integral Management of Maritime Estate, 27th International Conference on Organizational Science Development, Knowledge for Sustainable Development, Portorož, str.1197-1202.

¹¹⁶ Perić J., Blažević B., Cerović Z., Cetinski V., Magaš D., Peršić M., Vujić V. (2005): The Master Plan for the Development of Tourism in Primorsko-goranska County, The University of Rijeka, Croatia

- Položaj luka nautičkog turizma na tržištu je slabo definisano;
- Upravljanje odredištem nije razvijeno;
- Postoje saobraćajni problemi (posebno zakrčenosti u Kotoru, ali i u Tivtu i Herceg Novom);
- Nedostaju visokokvalitetni smještajni kapaciteti;
- Plaže i kvalitet mora u Boki kotorskoj nisu adekvatne;
- U tržišnim uslovima, istorijska i kulturna dobra Boke kotorske nisu dovoljno valorizovana.

Sa druge strane, nema dobre saobraćajne povezanosti (posebno vazduhoplovnih i “*low cost*” kompanija) s drugim velikim turističkim destinacijama.

Neophodno je implementirati razvojne smjernice, koje će sve gradove u Boki kotorskoj:

- učiniti ih prepoznatljivom destinacijom s jedinstvenim imidžom;
- definisati tržišne segmente;
- podsticati kreativnu industriju;
- učiniti ih središtem za traženje kulturnih, sportskih i zabavnih događanja, kupovine, poslovnih sastanaka, nauke i obrazovanja, u kojima će se valorizovati njihova vrijednost i istorija.

Primorski gradovi u Boki kotorskoj imaju mnoštvo potencijalnih turističkih atrakcija koje nisu prepoznate i promovisane, a uključuju opštine: Kotor, Herceg Novi i Tivat sa većim i manjim naseljima u Perastu, Risnu, Gornjoj Lastvi, Stolivu i sl., kao i spomenike kulture koji se u njima nalaze, njihovu kulturnu baštinu i prirodne atrakcije kao što su pećine, parkovi i sl.

Ovi resursi mogu postati turističke atrakcije kada se koristi razvojna politika i tada se može sprovesti osnovni okvir za njihovo formiranje kao turističkog proizvoda. Rast turističke industrije moguć je samo ako opštinske vlasti u gradovima Boke kotorske prepoznaju važnu ulogu koju turizam ima u ukupnoj privrednoj snazi gradova.

Velika prednost gradova u Boki kotorskoj je njihova lokacija, smješteni je u središtu Boke kotorske koji je već relativno razvijena turistička destinacija, ali i na specifičan način vrlo različita, bogata raznolikostima koje treba promovisati do punog potencijala. Unaprjeđenje turističke ponude i pružanje novih usluga i objekata omogućilo bi gradovima da se Boka kotorska razvije u međunarodnu turističku destinaciju. Cilj je da Boka kotorska postane prepoznatljiva turistička destinacija koja će ponuditi jedinstvena iskustva i događaje koji su rezultat kombinacije urbanog ritma, kulture i tradicije. Svrha ovog načina razmišljanja je podizanje životnog standarda građana na ovom području. Poseban značaj imaju projekovanje javnih površina, dobra komunalna i saobraćajna infrastruktura, kao i rješavanje problema parkiranja.

Neki autori¹¹⁷ naglašavaju potrebu savjetovanja svih odgovarajućih propisa različitih regulatornih tijela koja su nadležna za određeno geografsko područje određenih projekata, ispunjavajući sve zahtjeve u pogledu zaštite okruženja u zalivu Boke kotorske, a na investitorima je da osiguraju poštovanje svih smjernica datih u studijama uticaja na okruženje.

¹¹⁷ Natchez S.D. (2005): Two Shades of Green- the Economic Benefits and Environmental Compatibility of Marina /Waterfront Retrofitting and New Development, IMC 2005, Panel 2: Retrofitting Existing and Designing New Marinas, Library|ICOMIA, On line at: www.icomia.com/library/ pristup 23/4/2019.

Djelovanje izgradnje novih kapaciteta luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj imat će velik uticaj na okruženje. Stoga je neophodno koristiti znanje, materijale i dokumentaciju dostupnu kojom je moguće pratiti odnos uticaja na okruženje i vršiti konstantno procjenu. Studije uticaja na okruženje i studijama mogu predstavljati bazu za dalje projektovanje luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj.

Geofizičke i hidrografske karakteristike lokacija luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj, zajedno s povoljnim klimatskim obilježjima područja, omogućiti će da se na ovim prostorima primi više plovila i plovila većih dimenzija.

Prostorno planiranje i upravljanje prostorom Boke kotorske pretpostavke su odgovarajućeg rasporeda ekonomskih funkcija u prostoru, kao i zaštite i unaprjeđenja prirodnih vrijednosti i vrijednosti stvorenih od čovjeka, omogućuju optimalnu lokaciju objekata namijenjenih određenim aktivnostima, uključujući i nautički turizam.

Prostorni plan područja Boke kotorske treba temeljiti na dugoročnoj strategiji razvoja koja obuhvata prirodne, istorijske i demografske karakteristike prostora.

Svakako primorski gradovi u Boki kotorskoj moraju usmjeriti svoj prirodni potencijal prema novim vizijama i razvojnim smjernicama kao što su to učinile druge mediteranske destinacije. Geografski položaj i povoljne saobraćajne veze na kopnu, kao i potražnja za vezovima samo su neki od pokazatelja opravdanosti izgradnje novih luka i marina u Boki kotorskoj i crnogorskom primorju.

Na investitorima je da pripreme potrebnu složenu dokumentaciju uz pomoć stručnjaka iz posebnih područja, a u nekim investicionim projektima, pitanje zaštite okruženja čineći okvir cjelokupne analize i osnova je na kojoj se donosi pozitivna ili negativna odluka. Prilikom obavljanja bilo kakvih privrednih aktivnosti na pomorskom području ovo pitanje postaje sve važnije.¹¹⁸ Troškovi vezani uz zaštitu okruženja u Boki kotorskoj sastavni su dio ukupnih ulaganja i rashoda projekta, a briga o zaštiti okruženja i poboljšanja stanja okruženja u pravilu je povezana s dodatnim ulaganjima kako bi se osigurali uslovi zaštite.¹¹⁹

Određivanje mjera koje su potrebne za razvoj marina i luka nautičkog turizma u Boki kotorskoj trebaju biti kompatibilne s okruženjem u zalivu.

Svakako, Boka kotorska je na putu implementacije modela urbanizma planiranjem dodjele prostora za izgradnju marina i luka na lokalitetima koja su već određena, ali i u drugim mjestima. Postojeće pomorske i proizvodne aktivnosti Boke kotorske postupno se zamjenjuju i raspoređuju u ovom modelu urbanog razvoja i razvijaju se novi poput male brodogradnje i drugih servisi. Time se potvrđuje teza o potrebi poštovanja opštih kriterijuma u pogledu djelotvornog korišćenja prostora u vidu stvarnih okolnosti i mogućnosti na određenom području. Realizacijom projekata treba pratiti napredak razvoja gradova u Boki kotorskoj i to iz socio-ekonomske perspektive, stvaranjem novih radnih mjesta i donoseći druge ekonomske prednosti. To je takođe podsticaj za rekonstrukciju brodogradilišta u Bijeloj, koje se trenutno ne koristi za potrebe nautičkog turizma, a moguće je osigurati nastavak rada odgovarajućih objekata, potrebnih razvoju nautičkog turizma u Boki kotorskoj.

¹¹⁸ Johnson L. (2005): Clean Marinas, Clean Boat Bottoms and Nontoxic Antifouling Strategies, United States, 2005, On line at: <http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=1104>, pristup 23/4/2019.

¹¹⁹ Kovačić M., Luković T. (2007): Spatial characteristics of planning and construction of nautical tourism ports, *Geoadria*, 12, str. 131-147.

5.3. Očekivanja i benefiti za razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj

Nautički turizam je oblik turizma posebnog interesa, a čine ga potrošači nautičkih usluga, uglavnom ljudi s viših društvenih slojeva koji pripadaju višim primanjima sa njihovom raznolikom kulturom i očekivanjima u pogledu životnog standarda, kvaliteta ponude, jezičnih vještina i sl. Nautičari su pokretači promjena koje utiču na mjesta u kojima borave (luke i marine nautičkog turizma) i stanovnike. Ova promjena uključuje poboljšanje postojeće infrastrukture i korišćenje lokalnih resursa na najbolji mogući način.

Nautički turizam je pored toga vrsta turizma koja može osigurati 180 - 210 radnih dana u godini, a povrat uloženog kapitala u odnosu na hotelske kapacitete znatno je brži. Investicije u nautički turizam su niže nego u hotelskim kapacitetima za odgovarajući broj smještajnih jedinica. Povrat uloženog kapitala je i do dva puta brži nego u drugim granama turizma, jer privlači finansijski jačeg gosta, što posljedično poboljšava kvalitet i imidž zemlje. Istodobno, komparativne prednosti su od presudne su važnosti za razvoj Crne Gore u odnosu na njene direktne konkurente na mediteranskom tržištu.

Nizom razboritih i kontrolisanih projekata poboljšanja infrastrukture u lukama i marinama nautičkog turizma u Boki kotorskoj i na crnogorskom primorju može doprinijeti razvoju područja i gradova. Međutim, taj razvoj treba da bude u skladu s konceptom razvoja i modelom koji određuje neposredna i šira zajednica. Luke i marine nautičkog turizma igraju drugačiju, ali ipak važnu ulogu u funkcionisanju cjelokupne zajednice. To je prepoznato u svim gradovima i primorskim opštinama Crne Gore.

Gradovi u Boki kotorskoj razvijaju nove aktivnosti kako bi privukli više trgovine i posjetioca. Ta nova kretanja često zamjenjuju stare preduzeća, kao što su brodogradnja i komercijalna pristaništa, ali dovode i do novih pitanja, kao što je vrijednost obalnog područja.¹²⁰

To znači da stare gradske luke i marine trebaju uspostaviti ravnotežu s ekspanzivnim zahtjevima nautičkog turizma, a vrijednim resursima mora se upravljati odgovorno. Uspostavljene oblike upravljanja treba zamijeniti planiranjem i načinom razmišljanja koji bi trebao osigurati dugoročan održivi razvoj.

Novi modeli upravljanja lukama i marinama nautičkog turizma trebao bi se bazirati na interesima više udruženih partnera, a jedan takav model može biti predstavljen zahtjevima izgradnje odnosa s javnim partnerima. To znači povezivanje privatnih dioničara s lokalnom, regionalnom i nacionalnom vladom u čvrsto partnerstvo.

Neke studije¹²¹ pokazale su da promjena profila luke ili marina nautičkog turizma nije samo obilježje crnogorske i mediteranske regije. To je fenomen koji je karakterističan za mnoge luke koje prolaze dinamičan razvoj. Tako na primjer, Njemački model urbanog razvoja luka i marina se sprovodi se na način koji je prethodno bio ocijenjen kao dugoročna prednost lokacije. Ovaj dugoročni razvoj može se odvijati tokom desetljeća ili čak vijeka. Španski model razvoja posebno je dobro oblikovan i održiv, s naglaskom na

¹²⁰ Bizzarri C., La Foresta D. (2011): Yachting and Pleasure Crafts in Relation to Local Development and Expansion: Marina di Stabia Case Study, 2nd International Conference on Physical Coastal Processes, Management and Engineering, Coastal Processes, Naples, Italy, WIT Transactions on Ecology and the Environment, Vol. 149, str. 53-61.

¹²¹ Orams M. (2002): Marine Tourism, Development, Impacts and Management, Routledge, London and New York.

društveni uticaj rada luka i marina nautičkog turizma, a bazira se na koordinaciji komunalnih preduzeća i nadležnih lučkih uprava i operatera.

Profil razvoja luka i marina nautičkog turizma treba svakako da uzima u obzir kulturne i sociološke zahtjeve Boke kotorske, kao i potrebe lokalnog stanovništva. Postoje neke zemlje koje su oblikovale sopstvene specifične razvojne modele.¹²²

Dobro osmišljena marina ili luka nautičkog turizma nije jedini faktor potreban da bi se napravilo savršeno odredište, obzirom da su danas, sva područja poslovanja pogođena globalizacijom i beskrupuloznim vlasništvom i kapitalnim interesima, upravljanje lukama i lučkim područjima u mnogim zemljama povjereno je lučkim vlastima. Kao javni subjekt u upravljanju lučkim područjem, lučke su vlasti takođe odgovorne za kontrolu korišćenja pomorskog dobra. Isto vrijedi i za Crnu Goru gdje, osim upravljanja i nadzora lučkih područja, lučke vlasti učestvuju i u planiranju i sprovođenju novih objekata, usluga i aktivnosti, kao što je nautički turizam.

Da bi se pregovori oko izbora luka i marina olakšali i dobile dozvole za izgradnju nautičke luke, potrebno je jasno predstaviti projekt lokalnim vlastima i stanovnicima, a ako je potrebno prilagoditi ga razumnim zahtjevima. Tu važna ulogu igraju članovi stručnog tima investitora koji će kvalitetno predstaviti prednosti postojanja i rada nautičkih luka, posebno marina i time povećati interes stanovnika i lokalnih vlasti, kao što su:¹²³

- mogućnosti zapošljavanja;
- povećana atraktivnost lokaliteta;
- korišćenje pristupnih saobraćajnica;
- povećani kapacitet kanalizacione i vodovodne mreže;
- distribuciju lokalnih proizvoda na tržištu.

Nautički turizam se mora razvijati u okviru prihvatljive gustoće i prepoznatljivih obilježja područja na kome se planira, uz maksimalnu brigu o atraktivnom prirodnom okruženju. Korišćenje prostora trebalo bi se bazirati na integralnom upravljanju, a ne samo na zaštiti.¹²⁴

Izbor marina i luka nautičkog turizma uključuje analizu tržišta nautičke luke i mjere razvojne politike na nacionalnom i regionalnom nivou. Analiza tržišta najvažniji je dio investicione studije, jer bez prepoznavanja na tržištu osnovnog cilja ulaganja tj. povećanje kapitala ne može se ostvariti. Da bi se to postiglo potrebno je povećati dobit, a to se može postići uspješnim poslovanjem, što se u osnovi odnosi na prodaju proizvoda / usluga i kupovinu proizvoda / usluga. Motivacioni elementi i očekivanja koja motivišu nautičare da posjete destinaciju dio su tržišne analize koja bi trebala odgovoriti na pitanje koji se tok nautičara može očekivati u određenoj nautičkoj luci. Analiza ponude i potražnje na nautičkom tržištu dio je analize tržišta koja će odrediti opravdanost ulaganja na odabranu lokaciju luke nautičkog turizma. To uključuje procjenu operativnog toka s obzirom na trendove na nautičkom tržištu ponude i potražnje i procjenu iznosa prometa za određeno razdoblje. Analiza tržišta je proces istraživanja u kojem se analiziraju osnovni faktori koji

¹²² Luković T., Kovačić M. (2007): Town Ports and nautical tourism, *Journal of Maritime Studies*, 21, str. 189–210.

¹²³ Čičin-Šain, D. (2004): Planiranje i izgradnja marina s menadžerskog aspekta. *Visoka škola za turistički menadžment. Elektronički zbornik radova. Šibenik*, Vol. 1, No.4, str. 1-17.

¹²⁴ Favro, S., Saganić I. (2006): Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia. *New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future. Turk-Kazakh International Tourism Conference. Alanya, Turkey. Book 1*, str. 602-620.

djeluju na tržištu i posmatraju glavne karakteristike i promjene u stvaranju potražnje i ponude na pojedinim mjestima iu određeno vrijeme. Istraživanje tržišta ima poseban značaj za nautički turizam i zbog sezonskog aspekta poslovanja luka nautičkog turizma.

Snage, slabosti, prijetnje i prilike postojanja i gradnje novih luka i marina nautičkog turizam u Boki kotorskoj su prikazane tabelom 3. u nastavku.

Nautički turizam kao selektivni tip turizma uključuje i korisnike nautičkih usluga, koji dolaze iz viših društvenih slojeva. Oni su promotori promjena kako u mjestima boravka (luka nautičkog turizma) tako i u odnosu na stanovnike, dovodeći u njihovu kulturu i očekivanja u pogledu životnog standarda, kvaliteta ponude, stranih jezika i drugih prednosti.

Društveni i kulturni uslovi i benefiti područja polazište su koncepta zadovoljavanja nautičkih potreba i obuhvataju stavove, želje, očekivanja, nivo inteligencije i obrazovanja, uvjerenja i običaje određenog društva. Element socio-kulturnog okruženja je etičko okruženje koje uključuje skup opšteprihvaćenih i standarda sprovođenja ličnog ponašanja.¹²⁵

Interakcija tih elemenata zahtijeva stalno praćenje i ispitivanje njihovih odnosa kako bi ih se implementiralo u sistem uspješnog poslovanja marina i luka.

Nautičari su posjetioci koji dolaze iz razvijenih zemalja, naviknuti na viši životni standard, s višim obrazovanjem i time zahtjevnijim. Oni cijene niz elemenata usmjerenih na njihovo zadovoljstvo. Nautičke luke koje se nalaze u manjim primorskim mjestima zavise o lokalnom uticaju i atmosferi. Pojedini slučajevi ukazuju da je ubrzani razvoj, izgradnja luka nautičkog turizma, posebno marina, promijenio strukturu i stil življenja u tim mjestima. U tom procesu postoje dvosmjerni odnosi između domicilnih stanovnika i luka nautičkog turizma. Takvi odnosi mogu biti pozitivni, posebno tokom adaptacije posjetilaca tj. nautičara, turističke evolucije i gradnje, što će se dodatno pozitivno odraziti na nautičare koji će ih smatrati dijelom nautičke ponude. Međusobni odnosi i potencijalno negativni sociokulturni odnosi rijetko su proučavani odvojeno, a odnos nautičkog turizma i sociokulturnog okruženja još uvijek nije dovoljno istraženo. Istovremeno, u procesu transformacije od kvantiteta u kvalitet, nautički turizam kao složeni društveni fenomen postao je pitanje povećanog društvenog interesa.¹²⁶

Socio-demografske posljedice izgradnje i razvoja luka nautičkog turizma su uglavnom pozitivne i mogu se sažeti na sljedeći način:

- implementacija tehnološkog i tehničkog sistema usluga sličnih onima u razvijenijim zemljama;
- dopuna postojeće infrastrukture i dodati novi kvalitet u smislu urbanističkog planiranja i okruženja;
- pozitivni efekti na nivo zaposlenosti u području;
- otvaranje novih mogućnosti za posredne dodatne koristi, povećanje životnog standarda i poboljšanje komunalne infrastrukture;
- opšta transformacija lokaliteta povećanjem ponude;
- doprinos cjelokupnom kvalitetu života domicilnih stanovnika.

¹²⁵ Wehrich, H., Koontz, H. (1994): Menadžment. Zagreb, Mate.

¹²⁶ Kovačić, M., Gržetić, Z., Bošković, D. (2011): Nautical tourism in fostering the sustainable development: A case study of Croatia's coast and Island, *Tourismos* 6(1), str. 227.

Tabela 3. SWOT analiza nautičkog turizma u Boki kotorskoj

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Prirodne ljepote, čisto more • Povoljne klimatske karakteristike • Prirodne atrakcije i biološka raznolikost • Ekološki očuvano podmorje i priroda • Lična sigurnost • Sigurnost plovidbe (sistem spašavanja) • Geografski položaj (blizina emitivnih tržišta) • Saobraćajna povezanost • Prateća turistička infrastruktura (uslužne djelatnosti) i gostoljubivost • Kvalifikovani kadrovi i pomorska tradicija • Nautička infrastruktura (potojanje više luksuznih marina i luka nautičkog turizma) • Mogućnost proširenja kapaciteta postojećih luka • Postojanje Strategije razvoja turizma (ali ne nautičkog) • Prostorne mogućnosti za izgradnju novih luka NT 	<ul style="list-style-type: none"> • Neusklađenost zakonskih propisa • Administrativne prepreke • Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizam • Prevelika izgrađenost obale u nekim gradovima • Veliki problemii u saobraćaju (zakčenost tokom ljetnjeg perioda) • Nedovoljan kapacitet luka nautičkog turizma i nedovoljan broj vezova • Nedostatak vezova za veće jahte npr. u Kotoru • Sadržaj ponude u marinama i nivo usluga • Nivoo tehničke usluge u marinama • Izražena sezonalnost potražnje • Sadržaj ponude destinacije i kvalitet usluga • Vrijednost za novac • Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada • Nedovoljna edukovanost kadrova • Nepovezanost elemenata cjelokupnog sistema • Ne prijavljivanje čartera (siva ekonomija, tj. crni čarter)
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> • Mogućnost skorog ulaska Crne Gore u Evropsku uniju otvaranjem jedinstvenog tržišta • Rast potražnje u turizmu u svijetu, pa 	<ul style="list-style-type: none"> • Nesuglasje sa drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, pomorski putevi i sl.)

<p>tako i u nautičkom i rast potražnje za vezovima</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trendovi u turizmu (blizina destinacije, lako dostupne, sigurne, zaštićena priroda, i sl.) • Boka kotorska postaje sve popularnija turistička destinacija • Daljne unapređenje saobraćajne infrastrukture • Klimatski uslovi povoljni za značajno produženje sezone • Stabilnost u regiji • Razvoj ekoturizma • Porast kvaliteta ostale turističke ponude • Strane investicije 	<ul style="list-style-type: none"> • Zagađenje okruženja • Preizgrađenost obale/pad atraktivnosti • Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okruženja i očuvanja biodiverziteta • Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa • Poremećaji na emitivnim tržištima • Neodgovarajuća privatizacija • Nedovoljnost nisko-budžetnih avionskih kompanija i mogućnosti povezivanja sa drugim turističkim destinacijama Evrope i svijeta • Klimatske promjene
--	--

Razvoj luka nautičkog turizma rezultirat će brojnim koristima, kao što su:

- direktna korist – finansijska sredstva kroz prikupljene od poreza, prijave u marinama i lukama, naknada za koncesije;
- posredna koristi - novi ugostiteljski objekti zbog povećane potražnje nautičara, povećanje kvaliteta usluga na mjestima boravka nautičara.¹²⁷

Očekivanja i benefiti postojanja i rada marina i luka nautičkog turizam u Boki kotorskoj su višestruki. Upravljanje nautičkim turizmom u Boki kotorskoj je važan faktor razvoja Boke kotorske i Crne Gore, jer omogućava povećanje konkurentnost u oblasti turizma na međunarodnom turističkom tržištu. Postojanje luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj omogućava porast atraktivnosti ukupne turističke ponude Crne Gore i Boke kotorske, dok daljnji razvoj i obogaćenje ponude i sadržaja u marinama i lukama podrazumijeva proširenje postojeće infrastrukture i pružanja kvalitetih usluga u oblasti nautičkog turizam. Izgradnjom i postojanjem luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj pozitivno se utiče na rast zaposlenosti lokalnog stanovništva, omogućava ostvarenje posrednih dodatnih koristi, koji se ogledaju u povećanju životnog standarda i poboljšanje komunalne infrastrukture, kao i produžetak trajanja turističke sezone, i utiče na transformaciju mjesta u kojima su izgrađene pomažući proširivanje opšte turističke ponude, kao i poboljšanje kvaliteta života lokalnog stanovnika.

Razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj indirektno i direktno utiče se na povećanje smještajnih kapaciteta, a podstiče se i razvoj brojnih uslužnih aktivnosti koje su direktno i indirektno povezane s potrebom pružanja povremenih i raznolikih usluga nautičarima,

¹²⁷ Ibidem.

budući da se razvoj industrije u oblasti nautičkog turizma temelji na razvoju potencijala novih tržišta, novih proizvoda i novih turističkih segmenata. Uticaj savremenih trendova, kao i profilisanje i obogaćenje ponude u oblasti nautičkog turizma omogućava perspektivan razvoj i napredak crnogorskog primorja i Boke kotorske, a subjektima koji su u uključeni u nautički turizam daje mogućnost postizanja konkurentskih prednosti i mogućnosti prilagođavanja turističkoj i nautičkoj tražnji.

Dakle, može se zaključiti je da nautički turizam pridonosi opštem razvoju privrede bilo koje zemlje ili područja podsticanjem rasta i razvoja kroz redovnih aktivnosti, kao i kroz srodne aktivnosti, kao što su izletnički, kulturni turizam, ronjenje, foto safari, servisiranje, izrada suvenira i drugih rukotvorina i brodogradnja. Sve ove aktivnosti pridonose stvaranju radnih mjesta za stanovništvo koje živi u Boki kotorskoj, a posebno što se radi o primorskim opštinama i kapacitetima koje posjeduju.

Gradovi u Boki kotorskoj imaju goleme neiskorišćene turističke potencijale, posebno s obzirom na mogućnosti koje pruža dostupnost moru u slobodno vrijeme, kapaciteti vezova, luka i marina nautičkog turizma na ovom području.

ZAKLJUČAK

Glavne geografske karakteristike priobalnog područja Boke kotorske, prema kriterijima za definisanje povoljnih uslova za razvoj nautičkog turizma, imaju značajne komparativne prednosti za njegov razvoj. Prirodni geopotencijal mora rangira iz tog razloga Boku kotorsku među vodećim nautičkim destinacijama. Skica komplementarnih aktivnosti u nautičkom turizmu naglašava mogućnosti njezinog razvoja u crnogorskom morskom području. Logično se zaključuje da postoji potreba i nužnost ujedinjavanja tih komplementarnih aktivnosti unutar privrednog sistema uvođenjem pojma „nautičke ekonomije“. To je nužno kako bi se postigao sinergijski efekat nautičke privrede na cjelokupnu socio-ekonomsku sliku crnogorskog priobalnog područja, koju karakteriše nepovoljna demografska i privredna kretanja. To će Boki kotorskoj, a time i Crnoj Gori omogućiti približavanje mediteranskim zemljama, liderima nautičke industrije.

Boka kotorska ima vrlo atraktivnu obalu, sa svojom obalom i prirodnom ljepotom čija je vrijednost prepoznata u cijelom svijetu, i važna je osnova za privredni razvoj Crne Gore, a posebno njenog primorja. Međutim, ljepota mora, obale i podmorja Boke kotorske kao velikog prirodnog resursa nije postigao svoju adekvatnu i dovoljnu ekonomsku ocjenu, a dosadašnji razvoj nije bio dovoljno usmjeren na zaštitu okruženja i prirode. U ljetnim periodima posebno dijelovi tog resursa postaju zasićeni turizmom, tako da bi se njegov budući razvoj trebao usmjeriti na usklađivanje s načelima održivog razvoja. Netaknutim ili neindustrijalizovanim dijelovima obale, koji joj daju epitet atraktivne nautičke destinacije, potrebno je osigurati planiranom zaštitom, kako bi se spriječilo da ekološka i prirodna ravnoteža ovog područja bude ugrožena nekontrolisanom izgradnjom receptivnih kapaciteta u oblasti nautičkog turizam. Boka kotorska ima značajnu komparativnu prednost za razvoj nautičkog turizma koji mora biti zaštićen, ali u isto vrijeme i u upotrebi. U ovom trenutku bi trebalo biti važno pronaći pravu i dugoročnu koncepciju ravnoteže napretka i razvoja, istinsku mjeru izgradnje, a ne zanemarivanja, već štiteći prirodne resurse, za postizanje ekonomskih interesa.

Danas na konkurentnom nautičkom tržištu sve veću ima važnost kvalitet morskog i pomorskog okruženja, njegova atraktivnost i očuvanje, kao i ekološku vrijednost turističkih proizvoda. U osmišljavanju i sprovođenju politika i mjera za zaštitu okruženja na području nautičkog turizma, potrebno je kontinuirano podsticati i organizovati opštu mobilnost svih zainteresovanih subjekta i pojedinaca, prije svega stručnih i naučnih institucija, sportskih udruženja, turističkih preduzeća i udruženja, razna druga preduzeća, medije itd., a sve u cilju zajedničkog podizanja i širenja ekološke svijesti i obrazovanja na zaštitu mora i morskog okruženja i prirode uopšte.

Rezultati istraživanja sprovedenog u ovoj magistarskoj tezi su usmjereni analizirajući stanja i potreba nautičara i subjekata koji su uključeni u procese pružanja usluga u oblasti nautičkog tuizma, a sve u cilju uvida u mogućnosti i perspektive daljnjeg razvoja u Boki kotorskoj. Nastojalo se prikupiti što više korisnih objektivnih informacija potrebnih i mišljenja vezana za analizu ponude i potražnje u oblasti nautičkog turizma. Svi analizirani podaci ukazuju na potrebu za:

- izgradnjom novih marina i luka nautičkog turizma;
- povećanjem potreba za promocijom nautičkog turizma od strane turističke zajednice i nastup na inostranim sajmovima vezanim za nautiku;
- ponudom povoljnijih cijene veza za brodove;
- poboljšanjem ponude u postojećim marinama;

- povećanjem promocije obale Boke kotorske od strane stranih agencija za oglašavanje;
- izgradnjom marina za veće jahte (20 do 50 metara) u marinama i lukama nautičkog turizma Boke kotorske;
- podizanjem nivoa usluga u postojećim marinama i lukama nautičkog turizma u Boki kotorskoj, kao i na cijelom području primorja Crne Gore;
- zaposlenju obučenog osoblja u marinama i lukama;
- obogaćenjem ponude s više sadržaja u lukama i marinama;
- smanjenju poreza na dodanu vrijednost;
- smanjenju cijena vezova u marinama i lukama u Boki kotorskoj;
- osiguranju bespovratnih sredstava Evropske unije za poboljšanje nautičke ponude;
- agresivnoj promociji Crne Gore i Boke kotorske u Evropi, kao i u svijetu.

Na postojećim marinama i lukama nautičkog turizma u Boki kotorskoj je potrebno izgrađivati savremene objekte koji će omogućiti raznoliku i kvalitetnu ponudu nautičarima, te pomoći razvoju privrednih i društvenih aktivnosti. S obzirom da je nautički turizam u većini slučajeva sezonski turizam, menadžment luka i marina je odgovoran za postizanje tokom sezone poreza na dohodak, koji treba bi dovoljan za pokrivanje troškova i širenje turizam tokom cijele godine.

Ova magistarska teza se zaključuje konstatacijom da su osnovna i dodatne, kao i pomoćne hipoteze rada postavljene na samom početku u uvodnom dijelu potvrđene, obzirom da je dokazano da:

- je upravljanje nautičkim turizmom u Boki kotorskoj važan faktor razvoja Boke kotorske i Crne Gore, jer omogućava povećanje konkurentnost u oblasti turizma na međunarodnom turističkom tržištu;
- postojanje luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj omogućava porast atraktivnosti ukupne turističke ponude Crne Gore i Boke kotorske, dok razvoj podrazumijeva proširenje postojeće infrastrukture i pružanja kvalitetnih usluga u oblasti nautičkog turizma;
- izgradnjom i postojanjem luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj pozitivno se može uticati na rast zaposlenosti ovog dijela Crne Gore;
- postojanjem luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj i Crnoj Gori omogućava se ostvarenje posrednih dodatnih koristi, koji se ogledaju u povećanju životnog standarda i poboljšanje komunalne infrastrukture, kao i produžetak trajanja turističke sezone;
- rad luka i marina nautičkog turizma u Crnoj Gori utiče na opštu transformaciju mjesta u kojima su izgrađene pomažući proširivanje opšte turističke ponude;
- izgradnjom luka i marina nautičkog turizma u Boki kotorskoj pomaže se poboljšanje kvaliteta života lokalnog stanovnika;
- razvoj nautičkog turizma u Boki kotorskoj indirektno i direktno utiče se na povećanje smještajnih kapaciteta;
- razvojem nautičkog turizma u Boki kotorskoj se podstiče razvoj brojnih uslužnih aktivnosti koje su direktno i indirektno povezane s potrebom pružanja povremenih i raznolikih usluga nautičarima;
- budući razvoj industrije u oblasti nautičkog turizma u Boki kotorskoj se temelji na razvoju potencijala novih tržišta, novih proizvoda i novih turističkih segmenata;

- uticaj savremenih trendova, kao i profilisanje i obogaćenje ponude u oblasti nautičkog turizma omogućava perspektivan razvoj i napredak crnogorskog primorja i Boke kotorske, a subjektima koji su uključeni u nautički turizam daje mogućnost postizanja konkurentskih prednosti i mogućnosti prilagođavanja turističkoj i nautičkoj tražnji;

Zaključci i rezultati istraživanja sprovedenih u ovoj tezi mogu pomoći razumijevanju, podsticanju i praćenju razvoja nautičkog turizma na cijelom primorju Crne Gore, a sve u cilju postizanja održivosti u oblasti nautičkog turizma, što zahtjeva uvođenje ekološki odgovornog poslovanja na čitavom primorju koje podjednako podržava održivi razvoj Boke kotorske kao dijela Crne Gore i kao nautičke turističke destinacije.

LITERATURA

- [1] Alcover, A., Alemany, M., Jacob, Payeras, M., García, A., Martínez-Ribes, L. (2011): The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy, *Tourism Economics*, 17(3): str. 625-638. DOI: 10.5367/te.2011.0045
- [2] Baggio, R., Sigala, M., Inversini, A., Pesonen, J. (2014): Editors Information and Communication Technologies in Tourism 2014, eProceedings, PhD Workshop in Dublin, Ireland.
- [3] Ban, I. (1995): Svjetsko tržište pomorskih krstarenja (I.), *Economic Thought and Practice*, No. 2, Faculty of Tourism and Foreign Trade, Dubrovnik.
- [4] Ban, I. (1998): Svjetsko tržište pomorskih putovanja (II), *Ekonomski misao i praksa*, br. 1/98.
- [5] Bizzarri C., La Foresta D. (2011): Yachting and Pleasure Crafts in Relation to Local Development and Expansion: Marina di Stabia Case Study, 2nd International Conference on Physical Coastal Processes, Management and Engineering, Coastal Processes, Naples, Italy, *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, Vol. 149.
- [6] Cerović, Z. (2002): Management of the nautical tourism supply in Croatian marinas, *Faculty of Tourism and Hospitality Management, Opatija, Pomorski zbornik*, 4/1.
- [7] Čičin-Šain, D. (2004): Planiranje i izgradnja marina s menadžerskog aspekta. *Visoka škola za turistički menadžment. Elektronički zbornik radova. Šibenik*, Vol. 1, No.4.
- [8] Cieniewicz, M. (2014): The potential of European nautical tourism for islands, *European Boating Industry*, <http://slideplayer.com/slide/4555001>, Brussels.
- [9] CLIA (2007): Profile of the U.S. Cruise Industry, http://www.cruising.org/press/sourcebook2007/profile_cruise_industry.cfm.
- [10] Cukrov, N., Kwokal, Ž. (2009): Utjecaj nautičkog turizma na Jadransko more i obalu – *Institut Ruđer Bošković*, 2. *Adriatic Boat Show*, Šibenik, Croatia.
- [11] Department of Business Economic Development and Tourism (DBEDT) (2006): *State of Hawaii, Planning for Sustainable Tourism: Part 1: Summary Report*, str. 24.
- [12] Dowling, R. K. (2006): *Cruise Ship Tourism*. CABI, Oxfordshire.
- [13] Dragin, A. (2008): *Međunarodna krstarenja koridorom 7 i nautički turizam Srbije*, Doktorska disertacija, Univerzitet u Novom Sadu. Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo.
- [14] Dragin, A. (2010): *Međunarodna turistička krstarenja koridorom 7 (monografija)*. Univerzitet u Novom Sadu. Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo.

- [15] Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon, Split.
- [16] Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split 2002.
- [17] Esteban Chapapria, V. (2000): Futuro y expectativas del turismo náutico, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia.
- [18] Eurostat (2014): Eurostat regional yearbook 2014, Eurostat- European Commission, <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-statistical-books/-/KS-HA-14-001-09>.
- [19] Favro, S. (2002): Joining of Croatia in the Development of the European Nautical Tourism, First European Yacht Tourism Congress, Rogoznica.
- [20] Favro, S., Kovačić, M. (2006): Physical plans in managing sea and coastal area, in the 25th International Conference on Organizational Science Development, "Change management", Portorož, Slovenia.
- [21] Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z. (2008): Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god. 22, br. 1.
- [22] Favro, S., Saganić I. (2006): Sustainable Development of Nautical Tourism in Croatia. New Perspectives and Values in World Tourism & Tourism Management in the Future. Turk-Kazakh International Tourism Conference. Alanya, Turkey. Book 1.
- [23] Favro, S., Gržetić, G. (2008): Nautical tourism – the advantages and effects of development, Hydrographic Institute of the Republic of Croatia, Croatia, Sustainable Tourism III 78, WIT Transactions on Ecology and the Environment, Vol 115, WIT Press www.witpress.com, ISSN 1743-3541 (on-line) doi:10.2495/ST080041.
- [24] Ferradás Carrasco, S. (2001): La relevancia del turismo náutico en la oferta turística, Cuadernos de Turismo 7.
- [25] Ferradás Carrasco, S. (2002): El turismo náutico en el Mediterráneo, Cuadernos de Turismo, 9.
- [26] Gračan, D. i sar. (2011): Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija.
- [27] Gračan, D., Gregorić, M., Martinić, T. (2016): Nautical tourism in Croatia: current situation, Tourism & Hospitality Industry, Congress Proceedings.
- [28] Hadzic, O., Bjeljac, Z. (2005): The Growth of the Cruise Tourism as a Chance for Repositioning of Serbia on Tourism Market. Danube Basin and Sustainable Development, Faculty of Natural Science and Mathematics, Novi Sad.
- [29] Johnson L. (2005): Clean Marinas, Clean Boat Bottoms and Nontoxic Antifouling Strategies, United States, 2005, On line at: <http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=1104>.
- [30] Jugović, A., Kovačić, M., Hadžić, A. (2011): Sustainable Development Model for Nautical Tourism Ports, Tourism and Hospitality Management – An International Journal of Multidisciplinary Research, Vol. 17, No. 2, Opatija, Wien, Thessaloniki.

- [31] Kalinić, Č. (2012): Savremeni trendovi u turističkom prometu Novog Sada (master rad). Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad
- [32] Kljajić, B. (1962): Rječnik stranih riječi, Zagreb.
- [33] Koelbel, W. H. (1999): Boat Design Reflected in Marine Design. United States, <http://www.icomia.com/library/introduction.asp>, Koelbel, W. H.: Boat Design Reflected in Marine Design, United States of America.
- [34] Kovačić M., Gržetić Z., Seršić V. (2008): Role and Importance of Public Administration Management with the Purpose of Integral Management of Maritime Estate, 27th International Conference on Organizational Science Development, Knowledge for Sustainable Development, Portorož.
- [35] Kovačić M., Luković T. (2007): Spatial characteristics of planning and construction of nautical tourism ports, *Geoadria* 12.
- [36] Kovačić, M. (2004): Model organizacije sjeverno-jadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, magistarski rad, Rijeka.
- [37] Kovačić, M. (2008): Optimisation of Selection of the Location and Facilities of a Nautical Tourism Port. Doctoral thesis. Faculty of Maritime Studies of the University of Rijeka, Croatia
- [38] Kovačić, M., Favro S., Mezak, V. (2016): Construction of nautical tourism ports as an incentive to local development, *Environmental Engineering and Management Journal* February Vol.15, No. 2, <http://omicron.ch.tuiasi.ro/EEMJ/>
- [39] Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, *Scientific Journal of Maritime Research* 29.
- [40] Kovačić, M., Gračan, D., Jugović, A. (2015): The scenario method of nautical tourism development - a case of Croatia, *Pomorstvo*, Vol. 29 No. 2.
- [41] Kovačić, M., Gržetić, Z., Bošković, D. (2011): Nautical tourism in fostering the sustainable development: A case study of Croatia's coast and Island, *Tourismos* 6(1)
- [42] Kozak, M., Rimmington, M. (1999): Measuring Tourist Destination Competitiveness: Conceptual Consideration and Empirical Findings. *International Journal of Hospitality Management*, 18(3).
- [43] Luck M. (2007): *Nautical Tourism: Concepts and Issues*, Cognizant Communication Corporation, New York, USA.
- [44] Luković T., Kovačić M. (2007): Town Ports and nautical tourism, *Journal of Maritime Studies* 21.
- [45] Luković, T. (2007): Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, *Ekonomski pregled*, Zagreb, 58 (11).
- [46] Luković, T. (2009): Sukobljene ili sukladne strategije razvoja Europskoga...342 *Pomorstvo*, god. 23, No. 2.

- [47] Luković, T. (2013): Nautical tourism, CABI, Dubrovnik. DOI: 10.1079/9781780642444.0000
- [48] Luković, T. i dr. (2015): Nautički turizam Hrvatske, web knjižara, Split.
- [49] Luković, T., Gržetić, Z. (2007): Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hrvatski hidrografski institut, Split..
- [50] Mancini, M. (2004): Cruising, A guide to the Cruise Line Industry, Delmar Learning, New York.
- [51] Merendino, A. (2013): The Macrotheme Review 2(4).
- [52] Mikulić, J., Krešić, D., Kožić, I. (2015): Critical Factors of the Maritime Yachting Tourism Experience: An Impact-Asymmetry Analysis of Principal Components”, Journal of Travel & Tourism Marketing, 32: str. 30-41. DOI: 10.1080/10548408.2014.981628
- [53] Milanović, T. (2011): Hoteli Novog Sada i savremeni oblici turizma (master rad). Univerzitet u Novom Sadu, Prirodno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad.
- [54] Natchez S.D. (2005): Two Shades of Green – the Economic Benefits and Environmental Compatibility of Marina /Water- front Retrofitting and New Development, IMC 2005, Panel 2: Retrofitting Existing and Designing New Marinas, Library ICOMIA, www.icomia.com/library/.
- [55] Orams M. (2002): Marine Tourism, Development, Impacts and Management, Routledge, London and New York.
- [56] Perić J., Blažević B., Cerović Z., Cetinski V., Magaš D., Peršić M., Vujić V. (2005): The Master Plan for the Development of Tourism in Primorsko-goranska County, The University of Rijeka, Croatia.
- [57] Richins, H., Scarinci, J. (2009): Climate change and sustainable practices: A case study of the resort dustry in Florida, *Tourismos*, Vol. 4, No.2.
- [58] Rivera Mateos, M. (2010): Turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía. Aspectos territoriales, políticas públicas y estrategias de planificación, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, Junta de Andalucía, Córdoba.
- [59] Robinson, P.J. (2002): Marinas and Social Demands, Australia <http://www.icomia.com/library/introduction.asp>.
- [60] Šamanović J. (2002): Nautical tourism and Management of Marinas, High Maritime School, Split.
- [61] Šamanović, J. (2002): Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split.
- [62] Štetić, S., Šimičević D., Ćurčić, N. (2013): Specijalni oblici turizma. Forma B, Beograd.
- [63] Vlada Crne Gore, Zakon o lukama Crne Gore iz 2008., SU-SK Broj 01-358/7.

- [64] Vuksanović, N., Pivac, T., Dragin, A. (2013): Contemporary trends in nautical tourism on the example of european river cruising companies Researches Reviews of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management 42.
- [65] Ward, D. (2006): Berlitz 2006 Complete Guide to Cruising and Cruise Ships. New York: Berlitz Guides.
- [66] Weihrich, H., Koontz, H. (1994): Menadžment. Zagreb, Mate.
- [67] WTO (World Tourism Organization) (2003): Worldwide Cruise Ship Activity. World Tourism Organization, Madrid (preuzeto od Dowling, 2006).
- [68] Žabica, T. (2006): Jadranske turističke regije, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik.
- [69] Zakon o jahtama Crne Gore "Sl. list CG", br. 46/07, 40/11, 42/15.
- [70] Zakon o turizmu i ugostiteljstvu - "Sl. list CG", br. 2/2018, 4/2018. 13/2018 i 25/2019.
- [71] Zelenika R., Vidučić V. (2007): Nautical tourism – model of development in the Republic of Croatia till 2015, Economic Review, 58.

WEB IZVORI:

- [72] <http://standard.co.me/index.php/ekonomija/item/11165-turisti-sa-kruzera-ce-donijeti-11-miliona-eura-kotoru-i-baru>
- [73] <http://www.montenegro.travel/me/4691/primorski-region/budva/sport-i-rekreacija/jahting/jedrenje/turizam-i-putovanje/mc-marina>
- [74] <http://www.montenegro-visit.com/me/magazin/svetski-popularan-jahting-turizam/>
- [75] <http://www.nautour.info/crnagora.php>
- [76] <http://www.portonovi.com/d-marin-will-run-operations-of-portonovi-marina>
- [77] <http://www.vijesti.me/vijesti/jahting-turizam-u-blagom-padu-mnogi-vezovi-bili-prazni-tokom-ljeta-1011469>
- [78] <https://skalaradio.com/kotor-bez-prave-zarade-od-jahting-turizma/>
- [79] <https://skalaradio.com/radimir-za-kruzing-turizam-vazno-je-rijesiti-transfer-putnika/>
- [80] <https://www.adamconsultancyuk.com/upload/Porto%20Montenegro%20-%20information.pdf>
- [81] <https://www.cdm.me/ekonomija/kruzeri-promijenili-kotor/>
- [82] <https://www.monstat.org/cg/page.php?id=591&pageid=43>
- [83] www.marinabudva.com, Menadžment tim MC marina Budva
- [84] http://www.luxury4you.eu/wp-content/uploads/2015/08/Lusticbay_Montenegro_Brochure_Lux.pdf

[85] www.marinabar.org/.../6.1Poslovni%20plan%20%202013%20.docx