



**FAKULTET
ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

MILORAD KRGOVIĆ

**PRIRODNI I GRADITELJSKI RESURSI ZA
POTENCIJALNI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U
OPŠTINI ULCINJ
SPECIJALISTIČKI RAD**

TIVAT, novembar 2015.

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**PRIRODNI I GRADITELJSKI RESURSI ZA
POTENCIJALNI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U
OPŠTINI ULCINJ
SPECIJALISTIČKI RAD**

**Predmet: Marine i nautički marketing
Mentor: Doc. dr Predrag Sekulić**

**Student: Milorad Krgović
Studijski program:**

**Nautički turizam i
upravljanje marinama
Broj indeksa: S 9/14**

Tivat, novembar 2015.

SADRŽAJ:

UVOD	3
1. NAUTIČKI TURIZAM	5
1.1. Pojam i značaj nautičkog turizma	5
1.2. Kriterijumi za razvrstavanje marine	8
1.3. Pojam, značaj i faktori za izbora lokacije marine	11
1.4. Vrste nautičkog turizma	12
1.4.1. Mali nautički turizam	14
2. USLOVI ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA	17
2.1. Prirodni uslovi	17
2.1.1. Reljef priobalnog područja	18
2.1.2. Hidrografski resursi	19
2.1.3. Klimatski elementi	20
2.2. Tržišni uslovi razvoja nautičkog turizma	20
2.2.1. Faktori razvoja nautičkog turizma na strani ponude	21
2.2.2. Faktori razvoja nautičkog turizma na strani potražnje.....	21
2.3. Ekonomski uslovi razvoja nautičkog turizma	21
2.4. Normativni uslovi razvoja nautičkog turizma	22
2.5. Ekološki uslovi	23
2.5.1. Pravni okvir zaštite okoline i razvoj nautičkog turizma	24
2.5.2. Plava zastava, međunarodni standard ekološkog kvaliteta u lukama nautickog turizma.....	24
3. NAUTIČKI TURIZAM U CRNOJ GORI	25
3.1. Najrazvijenije marine u Crnoj Gori	26
4. NAUTIČKI TURIZAM U ULCINJU	32
4.1. Potencijali opštine Ulcinj za razvoj nautičkog turizma	32
4.2. Dostignuti nivo razvoja nautičkog turizma u Ulcinju	34

4.3. Planovi za izgradnju marina u Ulcinju	39
4.3.1. Marina - Port Milena	39
4.3.2. Marina Ulcinj – Liman	40
4.3.3. Marina – Ada Bojana	42
4.4. Swot analiza Ulcinja	44
ZAKLJUČAK	47
LITERATURA	49

UVOD

Jedan od savremenih oblika turističke ponude je i *nautički turizam*, koji je sadržajno povezan s plovilom, a prostorno je definisan vodom. Nautički turizam predstavlja jedan od “ favorizovanih “ selektivnih vidova turizma, zbog čega razvoj ovog vida turizma treba posebno potencirati s obzirom na prirodne i antropogene vrijednosti, pogodnosti morske i jezerske obale, nautičko-prometni položaj Crnogorskog primorja, stalno rastuću tražnju, a naročito zbog ekonomskih efekata koji se ostvaruju realizacijom ovog vida turističkog prometa.

Pojam nautički turizam semantički je konstruisan od dvije riječi, turizam i nautika, koje objašnjavaju sadržaj same pojave. U odnosu na druge oblike turističke rekreacije, nautički turizam izdvajaju dvije temeljne karakteristike. Nautički turizam je *sadržajno* neizostavno povezan sa plovilom, a *prostorno* definisan vodom, morskom, jezerskom ili rečnom.

Razvoj nautičkog turizma uključuje širok dijapazon privrednih djelatnosti, koje opslužuju plovila i učesnike u nautičkom turizmu. Fokus tih privrednih aktivnosti je *luka* nautičkog turizma. Tu nautičari realizuju najveći dio potrošnje, namijenjene servisiranju plovila i troškova boravka nautičara. Poslovanje nautičke turističke luke bitan je faktor uspješnog razvoja nautičkog turizma na svakom području, uopšte, premda ne i jedini.

Kao i svaku drugu pojavu, tako i nautički turizam možemo posmatrati sa aspekta široke lepeze faktora, koji djeluju na njegov razvoj. To su prije svega: prirodni faktori razvoja, tržište, ekonomski i institucionalni uslovi kao i zaštita prirodno-resursne osnove, koja je sastavni dio svakog razvojnog projekta.

Slika br 1 : Ulcinj



Izvor : <http://www.miami-ulcinj.me/info.html>
(datum konekcije 02.11.2015 u 16: 48h)

Specifičnost horizontalne razuđenosti *ulcinjske obale*, vezana je za motivsku atraktivnost morske površine i naročito za mogućnost programiranja kompletnog turističkog boravka kroz nautički turizam. Sa ove tačke gledišta, Ulcinj ima dobre predispozicije za razvoj nautičkog turizma, ali je naravno neophodan pažljiv i krajnje stručan pristup izgradnji marine. S druge strane, treba istaći da su kruzevi i jahting turizam najtipičnije forme pomorskog (nautičkog) turizma.

Razuđenost ulcinjske obale i po formama i po intenzitetu je dosta važan elemenat za njihovu turističku valorizaciju. Razuđena ulcinjska obala pruža povoljnije mogućnosti za raznovrsniju turističku izgradnju i dekoraciju, i prije svega za raznovrsniji sadržaj turističkog boravka, pri čemu je akcenat dat izgradnji marina. Šire područje ulcinjskog Primorja ima povoljne uslove za razvoj nautičkog turizma, kao vrste turističke ponude. Jugoistočna obala ulcinjskog primorja, od rta Đeran do ušća rijeke Bojane, je pravolinijska bez ijednog oblika razuđenosti, osim u samom uglu rta Đeran, gdje se nalazi mali zaliv zvani Milena, i obalni pojas kanala Porto-Milena, veoma podesan kao prirodna marina. Naime, zaliv Milena, odnosno Porto-Milena je sastavni sjeverno-zapadni dio Velike ulcinjske plaže, na podnožju rta Đeran.

Objekti nautičkog turizma nedostaju ponudi ulcinjskog područja, a u planu su izgradnje tri marine:

- Marina Port – Milena,
- Marina Ulcinj – Liman,
- Marina Ada Bojana.

U narednom dijelu sam nastojao da pružim kompletan uvid u dostignute rezultate, faktore ograničavanja i planiranu izgradnju marina na području opštine Ulcinj, sa akcentom na prirodne i graditeljske resurse za potencijalni razvoj nautičkog turizma.

1. NAUTIČKI TURIZAM

1.1. Pojam i značaj nautičkog turizma

Nautički turizam je grana turizma koja svoju djelatnost temelji na upotrebi plovila (jahte na motor ili jedra) infrastrukturi sportsko - rekreacijskih organizacija (nautički centri, marine, klubovi); glavna je aktivnost krstarenje, a zatim i drugi oblici rekreacije (sport, ribolov, ronjenje, jedrenje na dasci i sl.). Plovila se iznajmljuju pojedinačno ili u flotama, ploveći pod vodstvom flote po određenom planu i programu; redovno se unajmljuju na određeno vrijeme (time charter) i plaćaju vremenskim obveznicama (time share). Poseban je oblik nautičkog turizma upotreba klubskih i vlastitih plovila.

Slika br 2 : Sen Trope



Izvor : <http://www.pogodak.rs/putovanja/evropa/francuska/>
(datum konekcije 03.11.2015 u 17: 18h)

Nautički turizam je dio maritimnog turizma koji s jedne strane predstavlja ukupnost stalnih, učestalih ili povremenih dobrovoljnih društveno-socioloških pojava, aktivnosti i kretanja turista na moru, u moru i na obalama, rijekama, jezerima i kanalima, vlastitim, iznajmljenim ili tuđim turističkim brodovima u turističkim lukama i ostalim pomorsko-nautičko-brodograđevnim objektima supra i infrastrukture, u svrhu zabave, odmora, sporta, pasivne i aktivne rekreacije,

relaksacije, ambijenta, zadovoljenja zdravstvenih, kulturnih i drugih motiva, i s druge strane to je skup ekonomskih i poslovnih funkcija u cilju racionalnog i planskog rasta i razvoja, te usavršavanja turističke djelatnosti s ciljem povećanja dobiti.

Prema tome pod pojmom **nautički turizam** podrazumijeva se skup aktivnosti i odnosa, koji su uzrok boravka turiste nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na plovnim objektima radi rekreacije, sporta i razonode.¹

Prvi zapisi o nautičkom turizmu spominju regate u 16. vijeku na području nizozemskih kanala. U 17. i 18. vijeku dolazi i do prvih pojava nautičkog turizma u Velikoj Britaniji.²

Slika br 3 : Jedriličarska regata



Izvor : <http://www.biogradnamoru.hr/croatia-harley-days/grad-biograd/2014-01-10/turisticka-ponuda-grada-biograda-na-moru>

(datum konekcije 04.11.2015 u 12: 58h)

Nakon II svjetskog rata nautički turizam postiže svoju punu afirmaciju. U razvijenim zemljama on postaje masovnom pojavom. Istraživanja su pokazala da nautički ima bržu stopu rasta od ukupnog turističkog prometa, te zato danas zauzima sve veći udio u međunarodnom turističkom prometu. To inicira nove procese i izgradnju specijalizovanih luka i lučica na morskim obalama. Broj plovila za sport i

¹ Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Split, 2002., str.55.

² Dundović, Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka, 2003., str.200.

razonodu naglo raste, a razvijenost zemalja počinje se mjeriti odnosom broja stanovnika po jednom plovilu.

Osnovni objekat nautičkog turizma je *marina*. Izraz i pojam marina koristi se od 1928, kada su stručnjaci brodogradilišne industrije iz New Yorka pod tim imenom razumijevali specijalizovanu luku kojoj je uloga prihvat plovila s mogućnošću suvog veza i pružanje odgovarajućih servisnih i drugih usluga.

Riječ marina izvorno je italijanska i označava more, morsku površinu, morsku obalu. Marina je osnovni objekat nautičkog turizma , koji sadrži skup uređaja i opreme na vodenoj i kopnenoj površini namijenjenih potrebama turista. Marine su dobro zaštićene luke, privlačno uređene i opremljene za smještaj manjih plovnih objekata i za njihovo održavanje.

Slika br 4 : Italija



Izvor : <http://www.italianbestweddings.co.uk/index.php/sardinia-wedding-mainmenu-28/porto-cervo-mainmenu-154>

(datum konekcije 08.11.2015 u 17: 01h)

Marina je dominirajući tip turističke luke u svijetu, predstavlja “krajnji domet” nautičko-turističke ponude, jer u svom sastavu ima čitav niz različito povezanih atraktivnih i lukrativno uslužnih elemenata u zabavnoj navigaciji, odnosno nautičkom turizmu.

Uloga marina u razvoju nautičkog turizma je presudna i predstavlja bitan i ograničavajući faktor razvoja nautičkog turizma. Ponekad je u nekim zemljama lakše doći do plovila nego iznajmiti neki vez, što pokazuje tendenciju razvoja nautičkog turizma, proizvodnje i korišćenja nautičkih plovila. Uprkos činjenici da su troškovi veza u marini relativno visoki, vlasnici poslovanja radije koriste usluge marina, jer tu ostvaruju i dodatna zadovoljstva koristeći raznovrsne sporedne i dodatne usluge i sadržaje marine.

1.2. Kriterijumi za razvrstavanje marina

Marine se ne grade po istim načelima kao teretne i putničke luke zbog specifičnosti koje proizilaze iz njihovih funkcija. Razvile su se iz potrebe da se zaštite brodovi, ali se tokom vremena moralo udovoljiti i drugim potrebama vlasnika plovila. Marina mora pružiti potpunu uslugu i zadovoljiti sve potrebe vlasnika plovila, jer neki današnji korisnici marina provode više vremena u marini nego u mjestu stalnog boravka.

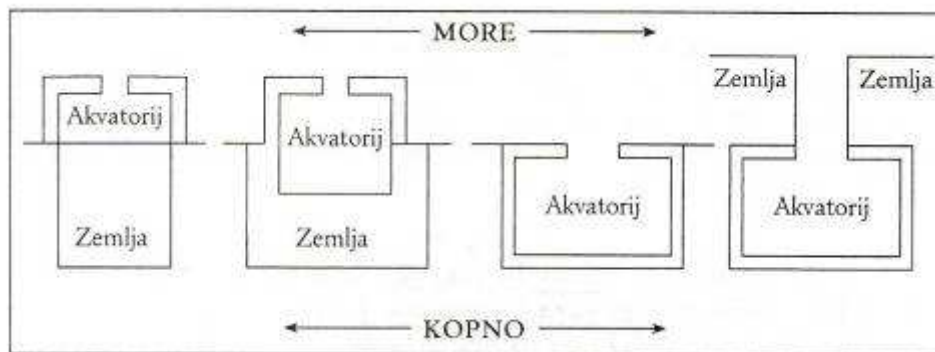
U odnosu na glavne karakteristike i osobine koje posjeduju pojedine marine, mogu se podijeliti na odgovarajuće vrste. Kao kriterijum za razvrstavanje u paksi se najčešće koriste:³

- Položaj akvatorijuma u odnosu na kopno,
- Tip izgradnje,
- Nivo opremljenosti,
- Vlasništvo,
- Lokacija,
- Veličina marine.

S obzirom na položaj akvatorijuma u odnosu na kopno postoje 4 osnovna tipa marina, i to: *otvoreni*, *poluotvoreni*, *uvučeni*, *potpuno uvučeni* tip marine. Svaki od ovih tipova marina prilagođeni su okolnom terenu i uslovima izgradnje.

³ Radović, G., *Autorizovana predavanja iz predmeta Planiranje marina*, str. 15.

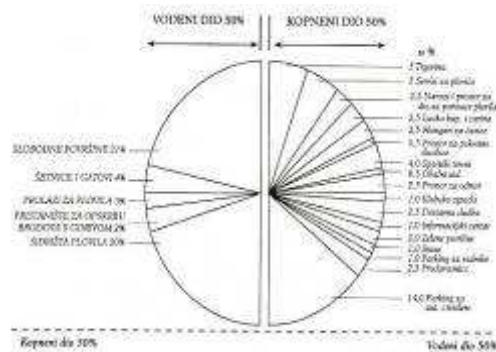
Šema br 1 : Tipovi marina s obzirom na njihov položaj u odnosu na kopno okruženje



Izvor: Ilustracija autora

Prema tipu izgradnje razlikuje se: *američki i evropski* tip marina. *Američki* tip marine karakteriše jednostavna (i standardna), kvalitetna i relativno jeftina izgradnja, funkcionalni smještaj, dobra opremljenost i efikasna organizacija poslovanja.

Šema br 2 : Detaljna preraspodjela vodenog i kopnenog prostora kod američkih marina



Izvor: Ilustracija autora

Marine *evropskog* tipa u arhitektonskom smislu nemaju jedinstven tip izgradnje, slabije su opremljene i u prosjeku imaju manji kapacitet od američkih.

Slika br 5 : Portosole Sanremo



Izvor : <http://www.portosolesanremo.it/en/>
(datum konekcije 10.11.2015 u 17: 16h)

Prema nivou opremljenosti, marine se mogu podijeliti na:

- *standardne* (najnužnija udobnost),
- *luksuzne* (visoka udobnost) i
- *rekreacijske* (s ponudom brojnih i raznovrsnih rekreacijsko-sportsko-zabavnih sadržaja).

Prema vlasništvu marine mogu biti: *privatne, javne i komunalne.*

Zavisno od lokacije na kojoj su izgrađene, razlikuju se i stilovi izgradnje koji mogu biti: *piramidalni, stepenasti, ambijentalni i visoki.*

U odnosu na područje marine mogu biti: *morske, jezerske, riječne i kanalske.*

Veličina marine je uslovljena nizom faktora kao što su: lokacija, karakteristike terena, politika lokalne vlasti, zahtjevi tržišta, finansijske mogućnosti i slično. Tako veličina marine varira od nekoliko stotina do nekoliko hiljada vezova. U Evropi se najčešće grade marine kapaciteta od 300 do 500 vezova, dok se u Americi grade marine kapaciteta iznad 1000 vezova.⁴

⁴ Dulčić, A., *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Split, 2002., str.128.

Slika br 6 : Palm Beach



Izvor : <http://www.townofpalmbeach.com/index.aspx?NID=282>
(datum konekcije 10.11.2015 u 20: 21h)

1.3. Pojam, značaj i faktori izbora lokacije marine

Pod lokacijom se podrazumijeva izbor mjesta na kome će se izgraditi marina. Izbor lokacije marine, predstavlja jednu od najvažnijih strateških odluka. Od izbora lokacije zavisi uspjeh poslovanja marine. Pravilnim izborom lokacije osiguravaju se manji troškovi izgradnje, bolje iskorišćenje kapaciteta, veće prodajne cijene nautičko turističke usluge i slično. Idealno mjesto za lociranje marine trebalo bi da ima sljedeće karakteristike:⁵

1. povoljan pristup vodenoj površini;
2. površinu ne manju od 40 000m²;
3. osrednje nagnut teren iznad plimne crte;
4. površinu akvatorijuma približno jednaku površini kopna;
5. dubinu mora ne manju od 2 i veću od 6m;
6. potpunu zaštitu od valova sa pučine i bar djelimičnu od vjetra;
7. blizinu bar jednog većeg naseljenog mjesta;
8. neposrednu blizinu komunalne infrastrukture;
9. protok vode dovoljan za kompletnu izmijenu marinske vode akvatorijuma za jedan dan

⁵ Šamanović, J., op cit, str.75.

S obzirom na to da je nemoguće pronaći idealnu lokaciju potrebno je između manjih i većih povoljnih faktora lokacije pronaći optimalan izbor. Međutim, u praksi ponekad su uspješne marine koje su izgrađene na ne baš idealnoj lokaciji, kao u Francuskoj (marine koje su izgrađene u močvarnim područjima) ili marine u Americi (koje su izgrađene u središtu močvara Floride).

Odabir lokacija predstavlja kompleksan problem i svi faktori koji utiču na izbor lokacija predstavljaju integralni aspekt koji se ne smije posmatrati izolovano.

Na izbor lokacije marine utiču brojni faktori, među kojima su najznačajniji:

1. blizina akvatorijuma prikladnog za nautičko-turističku ponudu,
2. prirodne karakteristike područja i cjelina zemljišta,
3. urbanističko planiranje područja i raspoloživost građenja marine,
4. blizina afirmativnih turističkih centara, mreža javnog prometa, sportskih terena, servisa za popravku i dr. sadržaja koji su interesantni za nautičare,
5. prihvatljiv uticaj marine na okolinu.

1.4. Vrste nautičkog turizma

Pod uticajem privrednog razvoja, urbanog razvoja i uticajem i promjenama na strani turističke tražnje na tržištu, javila se potreba za novim savremenim oblicima turizma, a samim time i nautičkog turizma. Klasični nautički turizam iščezava kao dominantna kategorija, a njegovo mjesto zauzima savremeni nautički turizam koji sve više postaje masovni pokret povratka prirodi. U takvoj strukturi masovnog nautičkog turizma javlja se i niz elemenata i drugih vrsta turizma, kao npr. sportski, zdrastveni, rekreacioni, kupališni itd., a koji uslovljavaju posebne vrste nautičke turističke djelatnosti. Postoji i niz kriterijuma na osnovu kojih se može podijeliti nautički turizam.⁶

Najrelevantnija podjela bila bi po sljedećim kriterijumima:

- Po *veličini plovila*;
- Prema *vlasništvu broda*;
- Prema *motivu plovidbe*;
- Prema *organizaciji plovidbe*.

⁶ Ibid, str. 104.

Prema *veličini plovila*, nautički turizam može biti:

- Veliki ili brodski turizam koji se obavlja trajektima, lebdjelicama, botelima, putničkim i teretno-putničkim brodovima.
- Mali nautički turizam koji se obavlja različitim vrstama manjih plovila, npr. gliserima, čamcima, jedrilicama, jahtama, kajacima, splavovima itd.

Prema *vlasništvu broda*, razlikujemo:

- Nautički turizam sa vlastitim ili klupskim prevozom;
- Nautički turizam sa iznajmljenim prevozom na određeno vrijeme, tzv. čarter;

Prema *motivu plovidbe*, razlikujemo:

- Rekreacioni nautički turizam;
- Sportski nautički turizam;
- Ribolovni nautički turizam.

Prema *organizaciji plovidbe*, razlikujemo:

- Nautički turizam individualnog tipa organizacije;
- Nautički turizam grupnog tipa organizacije, tzv. *Flotila cruise*

Među navedenim oblicima nautičkog turizma nema preciznih razgraničenja, jer se pojedini sadržaji i motivi pojavljuju kod više njih. Iz tog razloga se različite vrste turizma zamjenjuju, kombinuju ili poistovjećuju, tako npr. u okviru velikog nautičkog turizma su se razvili različiti oblici krstarenja u kojima su sadržani motivi i sadržaji iz ostalih oblika nautičkog turizma. Takođe, su se u okviru malog nautičkog turizma razvili oblici koji su karakteristični za ribolovni, rekreacioni i zdravstveni turizam.

U zavisnosti od toga koji motiv i sadržaj preovladava kod određenog oblika nautičkog turizma moguće je izvršiti dalje raščlanjivanje nautičkog turizma, tako se:

Veliki ili brodski turizam javlja se u 2 oblika:

1. Kružna putovanja i izleti;
2. Pružanje usluga smještaja, ishrane i pića na brodu koji je povezan uz obalu (hotel), za određeno vrijeme i pod određenim okolnostima.

Slika br 7 : Cruiser



Izvor : <http://www.cruiselawnews.com/2010/07/articles/crime/more-caribbean-crime-carnival-passenger-killed-in-st-thomas/>

(datum konekcije 11.11.2015 u 17: 27h)

1.4.1. Mali nautički turizam

U okviru nautičkog turizma vrlo važno mjesto zauzima tzv. "mali" nautički turizam. To je sasvim novi tip pomorskog prometa s vrlo složenom morfologijom. Obavlja se u posebnim oblicima nautičkog turizma. "Mali" nautički turizam danas je prevladavajući oblik nautičkog turizma. Karakterističan je po različitim vrstama manjih plovila kao što su: jedrilice, gliseri, jahte, čamci, i druga plovila za zabavu, sport i rekreaciju. Realizuje se u vidu: zabavne navigacije i sportsko-rekreativnog nautičkog turizma.⁷

⁷ Ibid, str.131.

Slika br 8 : Gliser



Izvor : <https://ivanapfc.wordpress.com/2010/09/30/gliser/>
(datum konekcije 13.11.2015 u 17: 30h)

Pod *zabavnom navigacijom* podrazumijeva se zabavna ili sportsko-rekreativna plovidba na različitim tipovima, veličinama i oblicima jahti, jedrilica i čamaca. U okviru zabavne navigacije posebno mjesto zauzima tzv. jahting turizam. Pod jahting turizmom podrazumijeva se sportsko-rekreativna plovidba jahtama i jedrilicama. Radi osiguranja, čuvanja i održavanja plovila, stručnog usavršavanja i organizacije društvenog života sa sadržajem vezanim uz vodu, vlasnici jahti i drugih plovila, udružuju se u klubove (jaht klub, kajak klub i sl.) i saveze. Jahting turizam po prvi put se javlja u XVIII vijeku u Velikoj Britaniji. U Yorku je 1720. godine osnovan prvi jaht-klub, koji je imao 25 članova. Nakon toga, jahting turizam se javlja i u drugim zemljama. Tako je u Đenovi 1879. godine osnovan prvi jedriličarski klub (YCI - Jaht Italija). U Trstu je 1898. godine osnovano prvo regatno društvo. Za prvo razdoblje u razvitku jahting turizma, karakterističan je elitni karakter, da bi se tek u posljednje vrijeme u njega, uz bogatiji društveni sloj, počeli uključivati i širi društveni slojevi.

Slika br 9 : Genova



Izvor : http://www.cruiserswiki.org/wiki/Marina_Genova_Aeroporto
(datum konekcije 14.11.2015 u 17: 32h)

U zabavnoj navigaciji uz jahte i slična plovila sve češće se koriste splavovi, pneumatski čamci, kajaci, kanoi i druge vrste čamaca prikladnih za plovidbu u divljim i mirnim vodama. Ovaj vid turizma uz ekonomske efekte, znatno doprinosi propagiranju turizma. Zabavna navigacija vrši se u vidu: veslanja, jedrenja, splavarenja, raftinga, kajakaštva na divljim i mirnim vodama, skijanja na vodi i drugim sličnim vrstama zabavne navigacije. Plovidba u vidu splavarenja i kajakaštva na divljim i mirnim vodama, često se naziva "avanturistički turizam".

2. USLOVI ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Prirodni uslovi

Prirodni resursi koji pogoduju razvoju nautičkog turizma uvijek su vezani uz prirodni element vode, odnosno za prostore koje ispunjavaju vode i prostore dodira kopna i vode, te klimatske uslove na tim prostorima. Karakteristike resursa specifične su s obzirom na karakter voda; morskih, riječnih ili jezerskih.

More i obalni prostor je najznačajniji prirodni element za razvoj nautičkog turizma. To je posebno značajno za zemlje Jadranskog i Sredozemnog mora. Stoga se posebno ističu one prirodne karakteristike Jadranskog mora koje pogoduju razvoju nautičkog turizma.

Slika br 10 : Jadransko more



Izvor : <http://www.panoramio.com/photo/38246147>
(datum konekcije 14.11.2015 u 20: 43h)

Riječni **tokovi** su takođe u području nautičkog turističkog interesa. Nautički turizam i njegove aktivnosti javljaju se na riječnim tokovima, kanalima i jezerima, ukoliko morfološka konfiguracija i atraktivnost samih tokova omogućavaju takve aktivnosti splavarenje, kajakaštvo, jedrenje, veslačke regate, rafting i sl. Riječni tokovi s privrednog aspekta predstavljaju velik potencijal pojedinih prostora, a značajni su i kao punktovi izletničkog, stacionarnog i atraktivnog turizma.

Slika br 11 : Rafting



Izvor : http://www.visitmycountry.net/bosnia_herzegovina/en/index.php/tourism/rafting/89-turizam/avanturisticki/rafting/851-drina-and-tara-rafting
(datum konekcije 15.11.2015 u 17: 39h)

Uopšteno se može reći da prirodno-resursnu osnovu razvitka nautičkog turizma formiraju sljedeće karakteristike:⁸

1. prirodno-geomorfološke forme, kao što su: reljef priobalnog prostora (morskog, riječnog ili jezerskog),
2. hidrografski elementi, odnosno fizičke, termalne i hemijske osobine vode,
3. klimatske osobine podneblja, posebno temperatura vazduha, vjetrovi, sunčanost (insolacija), vlažnost vazduha i oblačnost.

2.1.1. Reljef priobalnog prostora

Bogatstvo reljefnih oblika uvala i ostrva jedan je od privlačnih elemenata nautičko-turističke navigacije i boravka. Stoga je reljef obale važan prirodni faktor razvoja nautičkog turizma. Reljef nastaje djelovanjem egzogenih (spoljašnjih) procesa i endogenih (unutrašnjih) sila, a formira različite tipove morske obale sa različitim koeficijentom razuđenosti.

Razuđenost obalne konfiguracije dolazi najviše do izražaja na dodiru kopna i mora, stvarajući: zalivske oblike koji se duboko uvlače u kopno, šljunkovite plaže,

⁸ Dulčić, A., op cit, str. 36.

kamenito položene obale, pjeskovite obale nastale akumulacijskim radom rijeka, čija veličina i raspored zavise od erozivnih procesa rijeka i riječnih tokova.

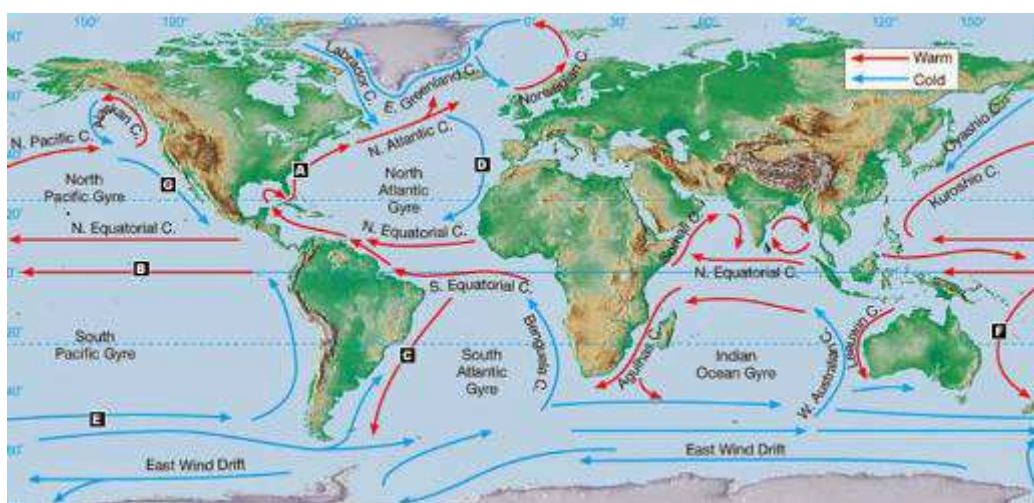
Potrebno je istaći da su i obalni prostori čija raščlanjenost ne pokazuje visoki koeficijent razuđenosti, postali destinacije evropskog turizma sa velikim kapacitetima turističke ponude. To su pjeskovite plaže ("Riviera de Sole" ili "Riviera Romangola" na jadranskom prostoru sjeverne Italije, nizijsko područje francuskog Mediterana - pokrajina "Languedoc" i sl.), na kojima su osim hotelske i druge ponude namijenjene boravišnom turizmu, izgrađene i brojne nautičko-turističke luke.

2.1.2. Hidrografski resursi

Hidrografija je sledeći bitan prirodni element razvoja nautičkog turizma. Kod sagledavanja karakteristika morske vode bitnih za razvoj nautičkog turizma treba valorizovati:

- a) fizičke osobine (valovi, morske struje, plima i oseka, dubina akvatorija i rasprostranjenost, odnosno prostorni kapacitet),
- b) termičke osobine (temperatura vode (mora), providnost i boja),
- c) hemijske osobine vode (mora)-hemijski sastav i salanitet.

Slika br 12 : Morske struje



Izvor : http://geografijagimnazijaksasa.blogspot.com/2014/03/blog-post_16.html
(datum konekcije 15.11.2015 u 21: 42h)

Navedeni hidrografski elementi imaju svoje specifičnosti u pojedinim geografskim prostorima, tj. akvatorijima, i uz klimatske elemente, s prirodnog aspekta predstavljaju za nautičare posebni interes i doživljaj.

Po svojim hidrografskim tj. morfološkim i klimatskim osobinama Jadransko more predstavlja pogodan maritimni prostor za nautičko-turističke aktivnosti tokom većeg dijela godine. Te pogodnosti posebno su izražene na istočnom dijelu obale Jadrana.

2.1.3. Klimatski elementi

Klima je jedan od najznačajnijih uslova za razvoj turizma, a posebno to važi za nautički turizam. Od klimatskih elemenata zavise uslovi plovidbe, boravka, rekreacijske aktivnosti.

Sredozemlje pripada mediteranskom tipu klime s manjim oscilacijama na pojedinim područjima uslovljenim geografskim položajem, razlikom i uticajem ciklonskih i anticiklonskih prilika. Odlike mediteranske klime su blage i umjerene zime; posebno tiha, topla i suha ljeta.

2.2. Tržišni uslovi razvoja nautičkog turizma

Razvoj nautičkog turizma, kao i svaka druga privredna grana, povlači za sobom i razvoj *tržišta nautičkih turističkih usluga*. Tržište nautičkih turističkih usluga, pored prirodnih uslova, ima ključni značaj za razvoj nautičkog turizma na određenom prostoru. Tržište odlučuje *šta* će se proizvoditi, tj. koje će se usluge nuditi, *kako* će se to proizvoditi odnosno kojom tehnologijom (na primjer: da li će se graditi nove marine ili će se adaptirati postojeći objekti) i *za koga* će se proizvoditi. Odgovori na ova pitanja leže u odnosima ponude i potražnje.

Osim osnovnih faktora koji utiču na razvoj nautičkog turizma, dosta jak uticaj imaju i posebni faktori. Za nastanak i razvoj nautičkog turizma u nekoj zemlji, užem ili širem području, moraju postojati odgovarajući faktori kako na strani ponude, tako i na strani potražnje.

2.2.1. Faktori razvoja nautičkog turizma na strani turističke ponude

Dok faktori potražnje utiču na stvaranje potreba, faktori ponude utiču da se te potrebe ostvare. Primjena ovih tvrdnji na razvoj nautičkog turizma govori da nisu dovoljni samo odgovarajući faktori potražnje već i turistička ponuda, koja obuhvata, kako prirodne i antropogene atraktivne uslove, tako i ponudu odgovarajućih nautičko-turističkih prihvatnih i drugih sadržaja i usluga.

2.2.2. Faktori razvoja nautičkog turizma na strani potražnje

Nautiki turizam kao i drugi oblici turističkog prometa, javljaju se u trenutku kada za to postoje društveni, ekonomski i tehničko-tehnološki uslovi. Osim optih faktora za razvoj nautičkog turizma važni su i posebni faktori, koji se mogu razvrstati u tri osnovne grupe kao što su:

1. faktori proizašli iz određenog stepena razvoja privrede,
2. faktori proizašli iz određenog stepena razvoja turizma,
3. faktori proizašli iz određenog stepena razvoja društva u širem smislu.

2.3. Ekonomski uslovi razvoja nautičkog turizma

Prirodni resursi kao što su more i morska obala koriste se u različitim proizvodnim procesima. U tim procesima prirodna dobra su proizvodni inputi ili faktori bez kojih ne bi bilo moguće proizvesti određeno dobro ili uslugu. Nautička luka na pr. uzima koncesiju na dio obale i mora da bi organizovala proizvodnju nautičkih, turističkih usluga. Ta činjenica određuje dva ekonomska učinka koja će bitno odrediti, s jedne strane uspješnu poslovnost luke i s druge strane javni interes prema korišćenju ovih prirodnih dobara od strane luke, u funkciji proizvodnje nautičkih turističkih usluga. To su:

- rentni učinak, koji se temelji na eksploataciji prirodnog dobra
- eksterni učinak, koji se temelji na činjenici da prirodno dobro upotrebom mijenja kvalitet što može štetiti drugim korisnicima.

Sveukupni razvoj turizma i nautičkog turizma treba posmatrati u kontekstu nacionalnog razvoja zemlje. Privredni okvir u kome treba posmatrati razvoj nautičkog turizma jedne zemlje, u osnovi je definisan:

1. ciljevima razvoja;
2. nacionalnom politikom razvoja i
3. stepenom privrednog razvoja.

2.4. Normativni uslovi razvoja nautičkog turizma

Zakonska infrastruktura pojedine zemlje na području nautičkog turizma, kao i u ostalim područjima privrednog života, može biti značajan faktor podsticanja ili ograničenja u razvoju.

Razvoj nautičkog turizma zahtijeva kompleksno zakonsko regulisanje iz razloga što se tu na različitim nivoima prepliću javni i privatni interesi, kao i međunarodne konvencije i nacionalna zakonodavstva, ali i brojni elementi sigurnosti plovidbe. Normativni uslovi koji direktno pokreću ili ograničavaju razvoj nautičkog turizma zemlje mogu se posmatrati na nekoliko osnovnih područja. To su:

- Pravni režim korišćenja morskog javnog dobra ili obale i mora, kao i korišćenje i zaštita ovih javnih površina u privredne svrhe, posebno u razvoj nautičkog turizma,
- Pravni uslovi poslovanja luka nautičkog turizma koje nautičke turističke usluge realizuju koristeći se javnim morskim dobrom,
- Korisnici nautičkih turističkih usluga su plovila i putnici, pa je stoga nužno definisati zakonski okvir u kojem se obavlja promet. To pretpostavlja zakonsko određivanje kada i kako se plovilo, domaće i inostrano, može uključiti u pomorski promet kao i putnici koji koriste plovilo.
- Posebno područje normativnog uređenja bitno za razvoj nautičkog turizma je sigurnost prometa. Sigurnost plovidbe ima karakter javne usluge, što zahtijeva formiranje složene mreže institucija koje te usluge vrše, kao i finansiranje, kontrolu i prijem tih usluga.

2.5. Ekološki uslovi

Direktni uticaji turizma na prirodnu sredinu su: povećanje zagađenja vazduha, mora, vode i tla, gomilanje otpada, povećanje otpada, povećanje buke, šumski požari i uopšte narušavanje eko sistema.

U novije vrijeme, pod pritiskom ekološkog pokreta pojavljuje se sintagma “održivog razvoja“.

Slika br 13 : Save Planet



Izvor : <http://depositphotos.com/31291089/stock-illustration-save-the-planet.html>
(datum konekcije 16.11.2015 u 19: 06h)

Načelo održivosti postavlja obavezu svim državama i svim privrednim djelatnostima da svoj budući razvoj mogu predviđati samo uz poštovanje zahtjeva zaštite sredine tj. takav razvoj koji ne dovodi do propadanja i iscrpljivanja postojećih resursa, odnosno razvoj koji zadovoljava potrebe današnje generacije ne ugrožavajući zadovoljenje potreba budućih generacija.

2.5.1. Pravni okvir zaštite okoline i razvoj nautičkog turizma

Postoje brojni domaći i međunarodni propisi koji se posebno odnose na zaštitu mora i priobalja. Cijeli sadržaj međunarodnih i domaćih propisa, koji direktno ili indirektno utiču na ponašanje luke nautičkog turizma, mogu se podijeliti u nekoliko skupova ili podskupova:

- Propisi iz područja zaštite okoline,
- Propisi iz područja zaštite prirode,
- Propisi iz područja prostornog uređenja,
- Propisi iz cjelokupnog udruženja i drugih tijela državne uprave.

2.5.2. Plava zastava, međunarodni standard ekološkog kvaliteta u lukama nautičkog turizma

Najpoznatiji znak u EU je European Flower. Vijeće EU uvelo je ovaj znak 1992. godine. U program je uključeno dvadesetak država, a svaka plaža ili nautička turistička luka, koja zadovolji kvalitetne ekološke kriterijume stiče pravo na isticanje “ *plave zastave* “ kao znaka, kog turisti i potrošači lako prepoznaju, a garantuje im uslugu visokog ekološkog standarda. Kriterijumi za isticanje “ plave zastave “ zahtijevaju neprekidnu brigu za okolinu, zatim se odnose na kvalitet mora i obale, zatim razvijanje obrazovanja, sigurnost i usluge na plažama i sl.

To su sljedeći kriterijumi za kvalitet mora :⁹

- Pridržavanje evropske direktive o kvalitetu vode za kupanje,
- Otpadne vode i ispusti ne smiju ugrožavati luku ili plažu,
- Uređenje okoline luke u skladu sa prostornim planovima,
- U moru ne smiju biti vidljivih otpada, kao što su nafta i razne druge fekalije itd.

⁹ Ibid, str. 150.

3. NAUTIČKI TURIZAM U CRNOJ GORI

Crna Gora kao sredozemna zemlja ima za cilj bolju valorizaciju svog obalnog prostora i isticanje svoje pomorske komponente. To podrazumijeva i razvoj nautičkog turizma, koji je trenutno u usponu. Naime, u skladu s opštom definicijom marine kao dijela vodenog prostora i obale posebno izgrađenog, uređenog i adekvatno opremljenog za pružanje usluga turistima - nautičarima, danas u Crnoj Gori postoji samo jedna „prava“ marina u Baru.

Takva opremljenost podrazumijeva svu potrebnu infrastrukturu - priključke na struju i vodu, sanitarne čvorove, tuševe i sl., zatim vršenje usluge čuvanja plovniha objekata, a kod marina višeg reda i smještaj turista - nautičara u smještajnim objektima marine. Prema navedenim kriterijumima čak i marina u Baru ima određene manjkavosti, a kamoli "marina" u Budvi i mini marina u Prčnju. Stoga su "marine" u Budvi i Prčnju, a pogotovo ostali objekti koji se ponekad nazivaju marinama (npr. luka Herceg Novi ili luka Kalimanj u Tivtu) zapravo samo privezišta za lokalne barke koja se povremeno koriste i za privez većih jahti.

Dodatni problem je nepostojanje infrastrukture namijenjene nautičarima. Od bazične infrastrukture nedostaju servisi za plovila, prodavnice nautičke opreme, škole jedrenja, carter služba, benzinske pumpe na moru dostupne jahtama itd. Nije za sada obezbijedena niti odgovarajuća informacijska podrška, koja podrazumijeva svakodnevnu pomorsku vremensku prognozu (ljeti i na stranim jezicima), precizne i ažurne nautičke karte i druge specijalizovane materijale namijenjene nautičarima.

Nedostaju i neki veoma važni dodatni sadržaji bez kojih je teško privući po definiciji veoma zahtijevnu nautičku klijentelu. Tu se prije svega misli na ekskluzivne restorane s ponudom svježe ribe i drugih morskih proizvoda, naročito izvan većih naselja i blizu privezišta. Orijehtacija na nautički turizam podrazumijeva i veću brigu o saobraćajnoj i komunalnoj infrastrukturi, uređenosti i čistoći mjesta te o kvalitetu sveukupne ugostiteljsko-turističke ponude. Naime, radi se o gostima koji uglavnom izbjegavaju masovne destinacije orijentisane na turiste niže platežne sposobnosti, a preferišu prostore s kvalitetnom.

3.1. Najrazvijenije marine u Crnoj Gori

Saobraćaj u postojećem stanju odvija se u lukama za međunarodni pomorski saobraćaj: Luka Bar, luka Kotor, luka Zelenika, luka Risan i luka Budva, kao i u lukama za domaći pomorski saobraćaj, marinama i privezištima na morskoj obali. U Luci Bar je izvršena diferencijacija terminala prema karakterističnim vrstama tereta koji su predmet manipulisanja.

U domenu aktivnosti **Luke Bar** su: pretovar tereta, promet putnika, skladištenje tereta, dodatne radnje na teretima, pilotaža, privez i odvez brodova, snabdijevanje brodova, održavanje tehničkih sistema, trgovačke aktivnosti, hotelijerstvo i turizam, proizvodnja hrane.

Slika br 14 : Luka Bar



Izvor : <http://rs.seebiz.eu/luka-bar-i-kontejnerski-terminali-sve-jaca-konkurencija-luci-ploce/ar-73611/>
(datum konekcije 17.11.2015 u 17: 48h)

Najjednostavniju situaciju po pitanju razvoja nautičkog turizma od svih crnogorskih opština ima opština Bar. Zbog dužine obale u opštini Bar niti dugoročno nema potrebe za izgradnjom novih marina na drugim lokacijama, jedino se može očekivati proširenje i sadržajno obogaćivanje barske marine.

Vezano uz kapacitet marine u Baru i planove njenog širenja aktuelne podatke o broju vezova (400 lokalni camci i 500 komercijalni vezovi) treba uzeti sa velikom rezervom, a o tome treba da se i inače vodi računa kad se govori o kapacitetima

marina u Crnoj Gori. Naime, aktuelni podaci za barsku marinu dobijeni su na temelju kalkulacije s manjim plovilima do devet metara, dok bi ona zbog izgleda akvatorija s nizovima pontona imala znatno manji kapacitet od deklarisanog ukoliko se orijentiše na veće jahte.¹⁰

U tom smjeru idu i planovi o proširenju marine u Baru, koji ne idu prema bitnijem povećanju deklariranih kapaciteta, ali idu prema značajnom povećanju prihoda zbog povećanja dužine brodova i izgradnje sadržaja koji bi podigli nivo usluge u marini. Planovi uključuju i poboljšanje zaštite od valova, jer čak i barska luka kao najzaštićenija na otvorenoj obali Crne Gore ima problema kod jačih nevremena, što može da bude i te kako poučno za Budvu i Ulcinj. S tim se planovima slažu sve zainteresovane strane, jedino postoje nesporazumi oko vlasništva, odnosno korišćenja morskog dobra u marini.

Porto Montenegro je luksuzna marina za jahte smještena u Tivtu i predstavlja jednu od najekskluzivnijih marina na cijeloj Jadranskoj obali. U kompleksu Porto Montenegro se nalazi marina (za jahte od 12 do 150 metara dužine,184 veza), rezidencije i poslovni prostori. Porto Montenegro je naselje oko marine i matična luka za jahte, koji su osmišljeni tako da zadovoljavaju potrebe svih jahti, njihovih vlasnika, gostiju i posade, sa dodatnom infrastrukturom za najveće jahte. Na samoj obali mora i sa arhitekturom koja odražava arhitekturu Kotora i Perasta, još iz doba Venecijanske republike, Porto Montenegro predstavlja zanimljivu kombinaciju tradicionalnog, arhaičnog i ultramodernog. Smjesten u zaklonjenom Bokokotorskom zalivu koji se nalazi pod zaštitom UNESCO-a na mjestu negdašnjeg Austrougarskog mornariškog remontnog zavoda.

Trenutni kapacitet marine je 185 vezova sa pratećom infrastrukturom i Yacht Assist tim zadužen za pružanje najrazličitijih usluga i informacija korisnicima marine, od rešavanja problema eventualnih kvarova pa do organizovanja izleta. Od 2010.godine Porto Montenegro je stekao status granišnog prelaza tako da se čitava carinska procedura može obaviti u marini, a klijentima je u svakom trenutku na raspolaganju i mogućnost snabdijevanja gorivom, koje je oslobođeno svih dažbina.

Pristup Porto Montenegro je izuzetno jednostavan jer se u blizini nalaze čak tri međunarodna aerodroma. Najbliži, aerodrom Tivat, udaljen je samo nekoliko minuta

¹⁰ Ministarstvo turizma Crne Gore *Nautički turizam u Crnoj Gori*, 2005., str. 24.

vožnje od Porto Montenegro. Osim marine, naselje Porto Montenegro obuhvata i prostrane apartmane na samoj obali mora, restorane i kafice sa dobrim provodom, kao i veliki izbor kulturnih aktivnosti i događaja cijele godine. Prelijep pogled na Bokokotorski zaliv obuhvata i neke od najgrandioznijih i najelegantnijih jahti koje plove svjetskim morima. Svaki objekat ima obezbijedjen parking prostor dovoljne veličine da podmiri svakodnevne potrebe posjetilaca.

Slika br 15 : Porto Montenegro



Izvor : <http://www.tivat.montenegro.travel/me/content/sajam-sezonskih-poslova-u-porto-montenegro>
(datum konekcije 18.11.2015 u 17: 48h)

Luka Kotor je isključivo putničkoturistička, za brodove u linijskom putničkom saobraćaju i brodove na izletničkim i kružnim putovanjima. Luka ostvaruje 100% prometa na kružnim putovanjima u Crnoj Gori i 84% prometa nautičkih plovila.

Slika br 16 : Luka u Kotoru



Izvor : <https://www.cruisingexcursions.com/search-port.php?port=646>
(datum konekcije 18.11.2015 u 20: 48h)

AD „Luka Kotor“ Kotor je smještena je u krajnjem jugoistočnom dijelu Bokokotorskog zaliva. Koristi se u međunarodnom pomorskom saobraćaju (prevoz putnika i robe), kao i destinacija nautičkih turista, brodova i jahti na kružnim putovanjima. Novo izgrađeni putnički terminali imaju kapacitete spremne da u turističkoj sezoni prime i do 10.000 putnika dnevno. Operativna površine Luke koja služi za međunarodni pomorski saobraćaj iznosi 4.000m². Nautički turistički centar Kotor predstavlja projekat koji ima za cilj da u dijelu Luke Kotor i čitavom gradu Kotor stvori lokacijsko odredište u kojem bi se okupljali nautički turisti.

Luka Zelenika i luka Risan imaju značajno uži opseg usluga, koje mogu pružati korišćenjem sopstvenih resursa, u odnosu na Luku Bar. Jedina razlika između njihovih mogućnosti je što se u luci Zelenika može vršiti i skladištenje tereta. Ostvareni stepen iskorišćenja kapaciteta luka u proteklom periodu je izuzetno nizak, što je uslovljeno brojnim faktorima.

Slika br 17 : Luka u Zelenici



Izvor :

http://morskodobro.com/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=178&lang=sr
(datum konekcije 19.11.2015 u 18: 09h)

Opština Budva predstavlja turistički najrazvijeniji dio cijele Crne Gore s najviše smještajnih kapaciteta, a ujedno i prostor na koji se odnose ključne lokacije elitnog turizma Sveti Stefan i Miločer. Iako ta činjenica na prvi pogled upućuje na potrebu izgradnje značajnijih nautičkih kapaciteta, postoji problem istovremenog korišćenja izuzetno vrijednog resursa obale, pogotovo plaža. Drugim riječima, izgradnja veće marine na bilo kojoj lokaciji na potezu Budva Sveti Stefan bi zbog neizbježnog smanjivanja izuzetno vrijednog plažnog prostora i obalnih šetališta imala negativan učinak opšti turistički imidž prostora, dakle suprotno efektima u Tivtu.

Posmatrajući problem s ovog aspekta, dalje širenje postojeće mini marine u Budvi bi zbog zatvaranja akvatorija Budvanske uvale i povećanja nivoa njegovog zagađivanja moglo dovesti do uništenja Slovenske plaže, a tako i do drastičnog smanjivanja rente priobalne zone Budve. Ova ocjena u još većoj mjeri vrijedi za ostrvo Sveti Nikola, gdje bi izgradnja bilo kakvih čvrstih objekata, a kamoli veće marine, mogla uništiti ovu rijetku očuvanu zelenu oazu preko puta pretrpanih budvanskih plaža (kao da u Cmoj Gori ima hiljadu ostrva) i take posve onemogućiti bilo kakve planove o privlačenju elitnijih gostiju.

U skladu s time daljnje širenje marine u Budvi ne bi trebalo podržati, već bi budvanska luka trebala funkcionisati prevashodno kao privezište za nautičare koji žele

vidjeti Stari Grad Budvu - a što bi se sigurno moglo dobro naplatiti. Uostalom, Budva na sadašnjoj lokaciji marine nema niti fizičkog prostora za dodatne sadržaje, a luka zbog otvorenosti prema pučini nije niti bezbjedna za većeg nevremena. Za ostrvo Sveti Nikola preporučuje se zaustavljanje nastavka gradnje, a po mogućnosti i uklanjanje postojećih "betonskih" sadržaja ukoliko se Budvi želi ostaviti minimalan prostor za disanje.

Stoga se kao praktično jedina lokacija na Budvanskoj rivijeri na kojoj je moguća izgradnja veće marine pojavljuje uvala Buljarica. Naime, radi se o području koje za sada nije narušeno bespravnom gradnjom (iako je ona na rubovima već počela), gdje ima prostora i na kopnu za nužne prateće sadržaje marine i gdje bi gradnja marine mogla biti ekonomski prihvatljiva.

Luka Budva je nedavno dobila status međunarodne luke prevashodno za nautička plovila.

Slika br 18 : Luka Budva



Izvor : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1602119&page=2>
(datum konekcije 19.11.2015 u 19: 11h)

Tabela br 1 : Projekcija razvoja marina

marina	kapacitet vezova			novogradnja marina	broj vezova	
	postojeći	rekonstruk. do 2010.	ukupno		novih do 2020.	Ukupno
Bar	500	400	900			900
Budva	114	30	144	Budva II	240	384
Kalimanj Tivat	228	20	248	Bonići Tivat	240	488
Luka Kotor	15	90	105	NTC Kotor	250	355
"Kordić" Prčanj	25		25			25
Gradska Luka H.N.		100	100			100
Lučica "Meljine"	20	80	100	Zelenika	200	300
Privezište Risan	4	35	39	Bigova	250	289
			0	Liman Ulcinj	650	650
			0	Port Milena Ulcinj	450	450
ukupno	906	755	1661		2280	3941

Izvor: Prostorni plan područja posebne namjene za Morsko dobro Crne Gore

4. NAUTIČKI TURIZAM U ULCINJU

4.1. Potencijali opštine Ulcinj za razvoj nautičkog turizma

Jugoistočna obala ulcinjskog Primorja, od rta Đeran do ušća rijeke Bojane, je pravolinijska bez ijednog obliku razuđenosti, osim u samom uglu rta Đeran, gdje se nalazi mali zaliv Milena, i obalni pojas kanala Porto – Milena, veoma podesan kao prirodna marina. Naime, zaliv Milena, odnosno Porto-Milena, je sastavni, sjeverozapadni dio Velike ulcinjske plaže, na podnožju rta Đeran, na jugoistočnom dijelu primorske kraljušti Pinješ.¹¹

¹¹ Hadžibrahimović, M., *Osnove za razvoj boravišno-rekreativnog, kupališnog i nautičkog turizma u Ulcinju*, Podgorica, 1992., str. 87.

Slika br 19 : Kanal Porto Milena



Izvor : <http://www.visit-ulcinj.com/ulcinj-travel-guide/kanali-milena-ulqin-ulqini/>
(datum konekcije 20.11.2015 u 18: 19h)

Objekti nautičkog turizma nedostaju ponudi ulcinjskog područja. Šire područje ulcinjskog Primorja ima povoljne uslove za razvoj nautičkog turizma, kao vrste turističke ponude.

Za marinu se mora koristiti zaliv "Milena", jer postoje potrebne djelatnosti i servisi koji bi se u Marini koristili. Pored mogućnosti za izgradnju "Marine" u zalivu "Milena", neophodno je izgraditi pristanišni bazen za potrebe nautičkog turizma u uvali Kruče ("Stari Ulcinj"), kao i pristan prilagođen potrebama nautičkog turizma. Marina kao i navedeni objekti koristili bi za maritimni turizam.

Za potrebe nautičkog turizma, potreban je centar za smještaj i unajmnjivanje plovnih objekata, kao i centar za sportski ribolov na potezu od zaliva Liman do Ulcinjskog zaliva (Mala plaža). Sidrišta za nautičke turiste bila bi u uvali Valdanos i na ostrvu Adi. Uređaji i opreme za nautički-kupališni turizam predviđa se na Velikoj plaži. Osnovne razvojne mogućnosti uslovljavaju da se na ulcinjskom primorju mogu uvoditi i razvijati prioritetno ovi vidovi nautičkog turizma:¹²

- Boravišni (zimovališni) nautički turizam,
- Plovidbeni (pokretni) nautički turizam,
- Kupališni nautički turizam,

¹² Ibid, str. 123.

- Izletnički nautički turizam,
- Unajmljivanje plovnih objekata (Rent-a-boat), i
- Takmičarski nautički turizam.

Prioritet i trajnu primjenu na morskom akvatorijumu ulcinjskog Primorja moraju imati ove vrste sportova na vodi i sportske rekreacije, kao što su: jedrenje-surfing; motonautika; skijanje na vodi; glisiranje i sankanje na moru, itd.

Uz turistički promet na vodama, a pretežno na moru, povezan je i pojam nautički turizam koji se sastoji od upotrebe manjih plovnih objekata u rekreacijske svrhe. Među takve objekte ubrajaju se jahte, kuteri i razni drugi tipovi motornih brodića ili jedrenjaka, odnosno njihovih kombinacija a i specijalni manji sportski čamci, na primjer gliseri i sl.

Broj plovnih jedinica na kojima se on osniva posebno naglo raste od kako se čamci i manji brodovi rade iz plastične mase kao prikladnog, praktičnog i jeftinog materijala. Ova je novija orijentacija odraz i velike turističke gustine, koja zahvata sve veće dijelove morskih obala i koja je dovela već do velike prenatrpanosti s obzirom na smještajne i saobraćajne kapacitete.

Nautičkom turizmu se prilagođavaju i druga sredstva pomorske plovidbe, a posebno pristanišni objekti i zimovališta. Budući da mnogim jahtama i drugim tipovima plovnih objekata trebaju posebni uređaji (tekuće i plinsko gorivo, vodu, elektriку itd.) sve se više izgrađuju posebne luke- marine, koje postaju centri nautičkog turizma. Te su luke posjećene i ljeti i zimi. Uređene su kao zimovališta.

Taj se nagli razvitak često upoređuje sa svojevremenom pojavom auto-kampinga koja je postala veoma značajna komponenta cjelokupnog savremenog turizma. Danas se ocjenjuje da broj plovnih objekata nautičkog turizma i smještajnog kapaciteta koji oni sadrže raste brže od svih drugih vrsta turističkih kapaciteta, uključujući i vikend-kuća.

4. 2. Dostignuti nivo razvoja nautičkog turizma u Ulcinju

Najjužnija crnogorska opština Ulcinj ima najkomplikovaniju situaciju oko izgradnje nautičkih sadržaja, ali i u odnosima sa Javnim preduzećem za upravljanje morskim dobrom. Naime, aktuelni planovi za ovo područje su potpuno različiti kod glavnih zainteresovanih strana i po pitanju mikrolokacija i kapaciteta samih marina.

Pri tome valja reći da je ulcinjska opština ujedno jedina na crnogorskoj obali koja praktično nema skoro nikakve kapacitete koji su iole slični marinama. Naime, osim minijaturne lučice u samom Ulcinju ostali privezi za male barke se uglavnom odnose na kanal kod Port Milene i područje ušća Bojane.

Konflikt između Opštine i Javnog preduzeća dodatno podgrijava činjenica da se preko 50 % teritorija, a tako i prihoda koje kontroliše Javno preduzeće odnosi upravo na opštinu Ulcinj. To stvara nezadovoljstvo u opštini Ulcinj, jer se smatra da se mali dio sredstava vraća natrag u opštinu koja uglavnom živi od neposredne obalne zone. Razlog za to je velikim dijelom i činjenica da Javno preduzeće znatan dio sredstava ulaže u uređenje plaža, što u opštini Ulcinj zbog njihove izuzetne dužine i prostranosti nije potrebno.

Posebno je zanimljivo da se planovi za Ulcinj razlikuju čak i u slučajevima kada su ih radile iste institucije. Tako se prema Nacrtu prostornog plana posebne namjene za područje morskog dobra spominju lokacije Ulcinj-Liman s predviđenih 650 vezova i rt Đeran sa 450 vezova, dok se u dodatku koji se bavi Ulcinjem, lokalitet Liman više ne spominje. U materijalu DEG-a "Prostorni koncept za turistički razvoj Velike plaže, Ulcinj" najprije se citira lokalna studija koja kao jedini pogodan lokalitet za marinu u području ulcinjske opštine spominje rt Đeran, da bi se u posebnoj Studiji uticaja na okolinu baratalo s lokacijom unutrašnjeg dijela Port Milene.

Takođe je zanimljivo da NTCG predviđa sasvim skromne kapacitete u području Ulcinja od svega 120 vezova u Port Mileni dok se u ekološki veoma oštro intonovanom prilogu DEG-a govori o 380 vezova i ostavlja mogućnost izgradnje i trostruko većih kapaciteta. I oko lokaliteta Ada Bojana mišljenja su veoma podijeljena, jer PPMD tu predlaže dvije varijante marine, manju sa 50 i veću sa 120 vezova, plan GTZ najviše 30 vezova, dok se u DEG-ovom Master planu ova lokacija potpuno odbacuje. I lokalitet Liman u Ulcinju se u materijalima GTZ-a i DEG-a uopšte ne razmatra kao opcija.

Šema br 3 : Lokacije planiranih marina u Ulcinju



Izvor: Ilustracija autora

Spominje se samo još postojeća ulcinjska lučica kao lokalitet gdje je nova gradnja praktički nemoguća i koja bi narušila vizuru Ulcinja.

Nasuprot ovim mišljenjima, u opštini Ulcinj postoji veoma čvrst stav o lokalitetu Liman kao daleko najpogodnijem za izgradnju marine i o Adi Bojani kao sekundarnom lokalitetu. No, za oba lokaliteta predviđa se znatno manji kapacitet od onog koji predlaže PPMD, dok se lokalitet Port Milena odbacuje kao nerealna i za sada nezanimljiva lokacija. Smatra se da bi ona zbog plitkoće mora bila realna tek ako bi se prokopao kanal od ulcinjske Solane do rijeke Bojane i izgradio novi viši most, što za sada nije izgledno. Iako povoljna s tehničkog stanovišta, lokacija rt Đeran je već ozbiljno devastirana divljom gradnjom (slično Rafailovićima), što smanjuje nekad realne planove uređenja marine.

Iz navedenog proizlazi da je naizgled diskutabilna lokacija Liman zapravo najpogodnija za marinu, koja bi uz to zbog činjenice da se radi o prvoj marini u Crnoj Gori za putnike koje dolaze u Jadransko more iz Otrantskih vrata mogla biti veoma atraktivna. Naime, za izgradnju marine nema ekoloških ograničenja, ne ugrožava se vizija starog Ulcinja i njegove lučice, a zbog trenutne zapuštenosti okoline ona bi djelovala veoma pozitivno na imidž grada.

Šema br 4 : Planirane marine i privežišta u opštini Ulcinj

OPŠTINA ULCINJ

100 - PPM **100 – GTZ**

120 – posebno mišljenje



Izvor: Ilustracija autora

Glavni argument odbijanja ove lokacije je potencijalno velika cijena gradnje zbog strmog terena i izloženosti otvorenom moru. Kako prema informacijama iz opštine Ulcinj postoji zainteresovani investitor iz Slovenije, koji predlaže razumniji kapacitet od cca 300-400 vezova, ovaj argumenat otpada. Osim toga, s obzirom na prihode koje Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom ostvaruje u Ulcinju, određena bi pomoć mogla pozitivno djelovati na poboljšanje odnosa sa Opstinom, a tako i na autoritet Javnog preduzeća u lokalnoj zajednici.

Za preostali takođe sporni lokalitet Ada Bojana najcelishodnije rješenje bilo bi uređenje jedne specijalne male "eko" marine, ali građene na krajnje oprezan način bez upotrebe betona i na mikrolokaciji koja ne ugrožava biološku ravnotežu. To bi rješenje za zaštitu životne sredine bilo bolje od predložene potpune zabrane bilo kakve gradnje, jer bi takva specijalna marina mogla ujedno funkcionisati kao

kontrolna tačka ulaska u ušće Bojane. U tom kontekstu »eko« marina na Adi Bojani predložena je primarno kao sredstvo kontrole kretanja Bojanom i aktivnog djelovanja na očuvanju životne sredine, a ne kao magnet za privlačenje dodatnog broja nautičara, koje bi trebalo primarno usmjeriti prema Ulcinju.

Stoga bi glavna uloga mini marine na ušću Bojane trebao da bude prihvat plovila u atraktivnoj zoni Ade i ušća Bojane, ali u ograničenom broju (kojeg treba obezbjediti adekvatnom naplatom) i na mikrolokaciji koja ne ugrožava Veliku plažu. U cilju omogućavanja uživanja u vožnji Bojanom uz istovremeno očuvanje stanja životne sredine ova marina bi trebala organizovati plovidbu rijekom Bojanom vlastitim brodovima i eventualno iznajmljivanjem električnih brodova. Koliko bi tih brodova bilo, treba procijeniti na bazi preciznijih istraživanja, ali nije za očekivati da bi na početku taj broj mogao biti prevelik.

Dodatni argument u prilog potrebi uređenja male "eko" marine na ušću Bojane koja bi mogla efikasno da kontroliše kretanje Bojanom jeste trenutno stanje po pitanju ponašanja nautičara. Naime, danas u Bojanu čak i izvan ljetnje sezone ulaze brojni gliseri i jahte nad kojima nema skoro nikakve kontrole, a zbog nepostojanja uređenog veza oni se sidre i vezu posvuda uz rijeku i tako potencijalno rade veću štetu nego da se nalaze na kontrolisanom vezu.

Ukoliko područje ušća Bojane i eventualno cijeli tok rijeke dobije status parka prirode ili neki drugi status zaštićenog područja, u cilju obezbjeđenja kvalitetne zaštite valjalo bi voditi računa da ta marina bude pod ingerencijom uprave zaštićenog područja. To se uklapa i u ideje o plovidbi specijalnim "eko" brodovima na električni pogon Bojanom do Skadarskog jezera i po samom jezeru, uz koje se zbog statusa nacionalnog parka ne bi smjele graditi marine niti dozvoliti intenzivno korišćenje privatnih barki.

Od ostalih lokaliteta u području opštine Ulcinj treba spomenuti još i Valdanos. Ovaj je lokalitet bio aktuelan u nekim pređašnjim planovima i još uvijek ima zagovornika, ali je u međuvremenu odbačen jer su mu pretpostavljene druge lokacije, kojih je u opštini Ulcinj više nego dovoljno. Ovakva je odluka logična, jer je uvala Valdanos usprkos boljim maritimnim uslovima od lokaliteta Liman i ekološkim od Ade Bojane s obzirom na svoje opšte karakteristike (atraktivni pejzaž, očuvana okolina bez divlje gradnje i izolacija) idealna za veliki resort zatvorenog tipa i najviši stupanj kvaliteta. U takvom vrhunskom resortu, koji je opštini Ulcinj s obzirom na sadašnji imidž masovne destinacije namijenjene klijenteli niže platežne moći i te

kako potreban, ima mjesta samo za malu lučicu za potrebe samog resorta, slično onoj na lokaciji Perazića Do.

4.3. Planovi za izgradnju marina u Ulcinju

Planirana je izgradnja sljedećih marina na području opštine Ulcinj :

- Marina Port – Milena,
- Marina Ulcinj – Liman,
- Marina Ada Bojana.

4.3.1. Marina – Port Milena

Ispod rta Đerana, na samom početku Velike plaže nalazi se i marina, poznatija kao „Port Milena“ pravi dragulj za oči, duboko uvučena u kopno sa bezbroj drvenih kolibica na vodi koji mještani nazivaju „kalimere“.

Slika br 20 : Kalimera



Izvor : <http://www.touristservice.me/explore/sights-montenegro>
(datum konekcije 21.11.2015 u 18: 32h)

U okviru planiranja prof. dr Sava Petković, građevinski inženjer, napravio je studiju o izvodljivosti za građenje marine. Ova studija se bavi istraživanjem na četiri

različite lokacije u Ulcinju koje bi mogle doći u obzir. Studija je došla do rezultata da je za marinu moguća lokacija samo u dijelu ušća Port Milena zbog strujanja i ekološke situacije. Najpogodnije je mjesto na uskom dijelu kopna koje se pruža u more - Đeran. Prvo test-planiranje za marinu pokazuje sljedeći koncept:¹³

Luka za jahte na ovom mjestu nudi mjesto za 380 čamaca. Do luke se stiže bez dolaska do mjesta na kome talasi udaraju o obalu, što olakšava navigaciju. Okrenutost luke prema zapadu omogućava da se u nju unosi sasvim malo pijeska, jer morska strujanja idu u smjeru od istoka prema zapadu. Time se izbjegavaju značajni troškovi za njeno održavanje (produbljivanje bagerom).

Zbog jakih zimskih bura potrebna je visoka zaštita od betonskih elemenata, koja se uzdiže oko 6 m iznad površine vode. Ovaj tehnički objekat bi nanio štetu ukupnom izgledu. Zbog toga bi trebalo da se najprije naprave privredne i arhitektonske studije prije nego što se donese odluka o izgradnji. Kao alternativu treba razmotriti jedno mjesto u dijelu kanala Port Milena, koje se urbanistički može bolje integrisati, a koje, međutim, ima sljedeće nedostatke:¹⁴

- potrebne površine su jednim dijelom pokrivene privatnim kućama,
- bile bi potrebne trajne mjere da se iz prilaza ukloni nanešeni pijesak.

4.3.2. Marina Ulcinj-Liman

Opis projekta

Marina je locirana na jugozapadnom dijelu starog gradskog centra, od zapadnog dijela zidine do zaliva Veliki Liman odnosno do stijena Veliki krš.

Pristup do marine biće omogućen po još neizgrađenom dostupnom putu dužine 1300 m, koji se proteže od zaliva Veliki Liman prema Sjeveru, te se priključuje na već postojeći put.

¹³ Hadžibrahimović, M., op cit, str. 36.

¹⁴ Ibidem

Slika br 21 : Liman



Izvor : <http://www.visit-ulcinj.com/blog/2011/02/05/ulcinj-javna-rasprava-za-projekat-turistickog-naselja-u-limanu-video/>
(datum konekcije 22.11.2015 u 18: 35h)

Maritimni dio

Marina će biti kapaciteta 288 priveza dužine od 12 do 25 m, od toga: na valobranu i obali 69 priveza, a plivajućim molovima 219 priveza.

Na krajnjem zapadnom dijelu je moguće osigurati do 60 priveza za domaćine (plovila do 15 m). Sa preraspoređivanjem plivajućih molova moguće je povećati kapacitet do 330 priveza. Svi privezi imaće vodu i električnu energiju.

Kopneni dio

Na istočnom dijelu je predviđen plato za suvo parkiranje do 50 plovila. Istočno od dostupnog puta do zidina su predviđeni objekti sa raznovrsnom ponudom, potrebnom za moderni nautički turizam, kao što je: recepcija, radionice, vatrogasci, skladišta, upravna zgrada, banka-mjenjačnica, pošta, trgovine, ugostiteljski lokali te apartmani ukupne korisne površine 13.500 m².

Šema br 5 : Nacrt planirane marine



Izvor: Ilustracija autora

Posebnu pažnju treba posvetiti rasporedu i oblikovanju objekata, tako da se na zapadnoj strani, u najvećoj mjeri očuva identitet odnosno veduta istorijskog centra. Od velikog je značaja i povezivanje marine pješačkim putem (lungo mare) pored mora ispod zidina, te povezivanje druge komunikacije liftom na zidine prema Velikoj plaži.

4.3.3. Marina - Ada Bojana

Slika br 22 : Ada Bojana



Izvor : <http://tripscout.net/ada-bojana/463>
(datum konekcije 22.11.2015 u 20: 45h)

Obilježja lokacije :

- Najjužnija lokacija u Crnoj Gori neposredno uz granicu Albanije
- Visoka atraktivnost ušća rijeke Bojane
- Blizina vrlo atraktivnih plažnih prostora Ade Bojane

Pozicioniranje marine :

- Marina na rijeci Bojani – ishodište putovanja Bojanom kao zaštićenom rijekom
- Marina posebnog tipa, koja se bavi zaštitom životne sredine

Osnovni sadržaji :

- Vezovi u moru (tranzit)
- Vezovi za izletničke brodove
- Trgovina (osnovna roba široke potrošnje)
- Restoran (posebnost kombinacija riječnih i morskih specijaliteta)
- Sportski sadržaji (kajak, veslanje - po rijeci Bojani; promatranje flore i faune)

Šema br 5 : Nacrt planirane marine



Izvor: Ilustracija autora

Dodatni sadržaji i usluge :

- Čuvanje 24 sata uz video nadzor
- Organizacija izleta
- Šetnice
- Bio-park

Posebne napomene i komentari :

- Marina poštuje stroge ekološke standarde u izgradnji i poslovanju i funkcioniše dijelom kao subjekat zaštite područja ušća i toka Bojane
- Zbog ekoloških prijetnji potrebno je ograničiti širenje marine

4.4. Swot analiza Ulcinja

Prednosti

Ulcinj i njegova neposredna okolina posjeduju tri USP-a (Unique Selling Propositions) i još čitav niz jakih strana, važnih u turizmu:

- Velika plaža (USP)
- Ptičji svijet (USP) i priroda
- Klima ljeti
- Prirodni ambijent zaleđa
- Orjentalni fluid
- Šasko jezero
- Ostrvo Ada
- Uvala Valdanos/maslinjak
- Dostupnost (tunel Sozina)
- Solana
- Ruševine gradova Stari Bar i Šas.

Nedostaci

- Nizak standard svih ponuda
- Stanje i ambijent hotela

- Nedovoljna raznovrsnost i tržišna orijentacija
- Pristupačnost turističkog potencijala
- Fiksirana vezanost za `masovni turizam`
- Kratka sezona i cijene tur-operatora
- Uklanjanje smeća
- Automobilski saobraćaj i problemi parkiranja

Šanse

- Od svih primorskih regiona Crne Gore, ulcinjska oblast poseduje najznačajniji turistički potencijal budućnosti. Uz strategiju odživog razvoja, koja će se dosljedno realizovati, tamo se može ostvariti:
 - 30 - 40.000 hotelskih kreveta,
 - odgovarajuća direktna i indirektna radna mjesta, kao i
 - visoka primanja za zemlju i opštine, uz istovremeno podizanje životnog standarda lokalnog stanovništva.
 - Kroz razvoj ekološkog i tržišno orjentisanog proizvoda, Ulcinj može zauzeti vrhunsku poziciju među kupališnim destinacijama na Mediteranu i povezivanjem
 - ekoloških (formiranje ptičjeg parka i zaštićenih zona prirode) i
 - autentičnih faktora (orientalni fluid, istorijski relikti),
 - sa programima doživljaja i aktivnosti, vezanim za prirodu (mreže pješačkih izletničkih & biciklističkih staza, jezera & planine) i
 - sa nadprosječnim kvalitetom može steći jedinstven identitet kao turistička destinacija budućnosti.
 - Zaleđe se može uključiti u korist malih privatnih inicijativa i privući i drugu klijentelu.

Prijetnje

- Najveća opasnost potencijalu prijeti neplansko, brzom uspjehu okrenuto ili spekulativno korišćenje.
- Tako postoji bojazan da izgradnja ceste uz Veliku plažu ima ciljeve, nespojive sa održivim razvojem. Trasa je koncipirana kao brzovozna cesta; uopšte se ne obazire na biotope.
- Međusektorski razvojni koncept za Veliku plažu, koji uključuje čitavu okolinu i skoro sve privredne grane, a društvene i političke snage, ekološke, ekonomske i socijalne aspekte povezuje u jedinstvenu mrežu i tiče se mnogih interesa, mora biti jedinstveno usmjeravan. Bez energične organizacije sa jasno definisanim zadacima, ovaj koncept se ne može realizovati. Takva organizacija (još) ne postoji.

ZAKLJUČAK

U ulcinjskom regionu postoje uslovi za formiranje kompletne turističke ponude bazirane prije svega na atraktivnom potencijalu primorskog pejzaža, hidroklimatskog kompleksa, faune i flore itd. Primorski pejzaž sa svojim prirodnim elementima pruža veoma povoljnu mogućnost za razvoj banjsko-lječiliskog, sportsko-rekreativnog, kupališkog, nautičkog i zdravstvenog turizma.

Dosadašnji razvoj turizma u Ulcinju nije bio u skladu sa njegovim realnim mogućnostima. Da bi turistički proizvod bio potpuniji potrebno je izgraditi i urediti turističku infrastrukturu i osposobiti kvalitetan kadar, koji će usmjeravati i kontrolisati korišćenje turističkih resursa u pravcu održivog razvoja. Uređena turistička infrastruktura zajedno sa prirodnim dobrima i antropogenim resursima čini jednu potpunu cjelinu koja je spremna na dalje turističko korišćenje u funkciji održivog razvoja.

Posebnu pažnju u skladu sa temom, posvetio sam nautičkom turizmu, dostignutim rezultatima na tom polju, prirodnim i graditeljskim resursima za njegov potencijalni razvoj i planovima za budućnost.

Ulcinjaska opština je trenutno jedina na crnogorskoj obali koja praktično nema skoro nikakve kapacitete koji su iole slični marinama. Naime, osim minijaturne lučice u samom Ulcinju ostali privezi za male barke se uglavnom odnose na kanal kod Port Milene i područje ušća Bojane.

Objekti nautičkog turizma nedostaju ponudi ulcinjskog područja. Šire područje ulcinjskog primorja ima povoljne uslove za razvoj nautičkog turizma, kao vrste turističke ponude. Planirana je izgradnja sljedećih marina na području opštine Ulcinj: Port – Milena, Ulcinj – Liman i Ada Bojana.

Za sve navedene lokacije predviđa se izgradnja određenih nautičkih kapaciteta, s time da je većina njih predviđena u sklopu velikih turističkih razvojnih projekata, a ne samostalno. Od predloženih nautičkih kapaciteta najveći se odnosi na lokalitet Port Milena, odnosno Rt Đeran kod Ulcinja, gdje se predlaže marina kapaciteta 380 vezova, sa mogućnošću povećanja na čak 1.100 vezova.

Za marinu se mora koristiti zaliv "Milena", jer postoje potrebne djelatnosti i servisi koji bi se u Marini koristili. Pored mogućnosti za izgradnju "Marine" u zalivu "Milena", neophodno je izgraditi pristanišni bazen za potrebe nautičkog turizma u uvali Kruče ("Stari Ulcinj"), kao i pristan prilagođen potrebama nautičkog turizma. Marina kao i navedeni objekti korišće za maritimni turizam.

Za potrebe nautičkog turizma, potreban je i centar za smještaj i unajmnjivanje plovnih objekata, kao i centar za sportski ribolov na potezu od zaliva Liman do Ulcinjskog zaliva (Mala plaža). Sidrišta za nautičke turiste bila bi u uvali Valdanos i na ostrvu Adi. Uređaji i opreme za nautički-kupališni turizam predviđaju se na Velikoj plaži.

Iz svega navedenog u radu, možemo zaključiti da, uz jedan krajnje profesionalan i stručan pristup, a pridržavajući se principa održivog razvoja, u Ulcinju se može razvijati kvalitetan nautički turizam. To će zahtijevati, pored stručnosti i kvalitetan menadžment tim i značajna finansijska sredstva, ali će rezultat ostaviti trajne posledice na turističku privredu Ulcinja i Crne Gore uopšte i samim tim pokazati opravdanost svih ulaganja.

LITERATURA:

Knjige:

1. Apolonio, A., *Uloga nautičkog turizma u razvoju na Jadranu*, Dubrovnik, 1970.
2. Dundović, Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka, 2003.
3. Dulčić, A., *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Split, 2002.
4. Dulčić, A., *Tržišni aspekti razvoja nautičkog turizma*, Split, 1970.
5. Hadžibrahimović, M., *Osnove za razvoj boravišno-rekreativnog, kupališnog i nautičkog turizma u Ulcinju*, Podgorica, 1992.
6. Pasinović, M., *Osnovi turizma*, Podgorica, 1984.
7. Pasinović, M., *Menadžment prirodnih i kulturnih resursa*, Bar, 2006.
8. Pasinović, M., *Tržište kružnih putovanja na području Boke Kotorske*, Zbornik radova, Kotor, 2005.
9. Perović, M., *Sistem menadžmenta kvalitetom*, Podgorica, 2006.
10. Stojanović, V., *Održivi razvoj turizma i životne sredine*, Novi Sad, 2006.
11. Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Split, 2002.
12. Vujaklija, M., *Leksikon stranih reči*, Beograd, 2007.

Ostali izvori:

1. Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore, *Generalni urbanistički plan za opstinu Ulcinj*, Podgorica, 2013.
2. Republički zavod za urbanizam i projektovanje, *Prostorni plan područja posebne namjene za morsko dobro*, Podgorica, 2007.
4. Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore, *Nautički turizam u Crnoj Gori*, 2005.

Web stranice:

1. <http://www.miami-ulcinj.me/info.html>
2. <http://www.pogodak.rs/putovanja/evropa/francuska/>

3. <http://www.biogradnamoru.hr/>
4. <http://www.italianbestweddings.co.uk>
5. <http://www.portosolesanremo.it/en/>
6. <http://www.townofpalmbeach.com/>
7. <http://www.cruiselawnews.com/>
8. <https://ivanapfc.wordpress.com/>
9. <http://www.cruiserswiki.org/wiki/>
10. <http://www.panoramio.com/photo/>
11. www.visitmycountry.net/bosnia_herzegovina
12. <http://geografijagimnazijakgsasa.blogspot.com/>
13. <http://depositphotos.com/>
14. <http://rs.seebiz.eu/>
15. <http://www.tivat.montenegro.travel>
16. <http://www.cruisingexcursions.com/>
17. <http://morskodobro.com>
18. <http://www.skyscrapercity.com/>
19. <http://www.visit-ulcinj.com/>
20. <http://www.touristservice.me/>
21. <http://www.visit-ulcinj.com>
22. <http://tripscout.net/>
23. www.Lloyd.com
24. <http://www.lukabar.me>
25. <http://www.portofkotor.co.me>

Slike:

Slika br 1: Ulcinj

Slika br 2: Sen Trope

Slika br 3: Jedriličarska regata

Slika br 4: Italija

Slika br 5: Portosole Sanremo

Slika br 6: Palm Beach

Slika br 7: Cruiser

Slika br 8: Gliser

Slika br 9: Đenova

Slika br 10: Jadransko more

Slika br 11: Rafting

Slika br 12: Morske struje

Slika br 13: Save Planet

Slika br 14: Luka Bar

Slika br 15: Porto Montenegro

Slika br 16: Luka u Kotoru

Slika br 17 : Luka u Zelenici

Slika br 18 : Luka Budva

Slika br 19: Kanal Porto Milena

Slika br 20: Kalimera

Slika br 21: Liman

Slika br 22: Ada Bojana

Tabele:

Tabela br 1: Projekcija razvoja marina

Šeme:

Šema br 1 : Tipovi marina s obzirom na njihov položaj u odnosu na kopneno okruženje

Šema br 2 : Detaljna preraspodjela vodenog i kopnenog prostora kod američkih marina

Šema br 3 : Lokacije planiranih marina u Ulcinju

Šema br 4 : Planirane marine i privezišta u opštini Ulcinj

Šema br 5 : Nacrt planirane marine

Šema br 6 : Nacrt planirane marine