

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

SANDRA NENADOVIĆ

**POVEZANOST LUKE KOTOR I NAUTIČKOG TURIZMA
SPECIJALISTIČKI RAD**

Tivat, jun 2015.

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**POVEZANOST LUKE KOTOR I NAUTICKOG TURIZMA
SPECIJALISTIČKI RAD**

Predmet: Marine i nautički marketing

Mentor: doc. dr Predrag Sekulić

Kandidat: Sandra Nenadović

Br. indeksa: 20/14

Smjer: Nautički turizam i upravljanje marinama

JMBG: 2110976268005

Tivat, jun 2015.

Sadržaj

Sažetak	Error! Bookmark not defined.
Abstract	2
Uvod	3
1.Pojam nautičkog turizma	4
1.1 Podjela i tipovi nautičkog turizma	6
1.2 Pojam objekata nautičkog turizma.....	10
1.3 Specifičnosti nautičkog turizma i objekata nautičkog turizma	11
2. Nautički turizam u Crnoj Gori	14
2.1 SWOT analiza proizvoda nautičkog turizma u Crnoj Gori	15
2.2 Strategijski razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori	17
3. Nautički turizam na primjeru Luke Kotor	20
3.1 Pomorska istorija Luke Kotor	21
3.2 Geografija.....	22
3.3 Klima.....	23
3.4 Informacije o poslovanju Luke Kotor	24
3.5 Opšti uslovi poslovanja Luke Kotor	29
3.5.1 Pravilnik o redu u marinskom dijelu Luke Kotor.....	32
3.5.2 Mjere ekološke prevencije u Luci Kotor	33
3.5.3 Mjere protivpožarne prevencije u Luci Kotor	34
3.6 Inovacije u domenu lučkih manifestacija	35
3.7 Nove usluge luke i njihova standardizacija	37
Zaključak	39
Literatura	41

Sažetak:

Cilj ovog rada je da istraži specifičnost nautičkog turizma kao oblika selektivnog turizma i mogućnosti njegovog razvoja u Crnoj Gori, na primjeru Luke Kotor. Predmet istraživanja se sastoji u prikazivanju osnovnih teorijskih definicija, pojmova i kategorija nautičkog turizma uopšte i objašnjenju upravljanja lukom nautičkog turizma s osvrtom na Luku Kotor. Polazi se od osnovne hipoteze da se specifičnosti nautičkog turizma u odnosu na druge vidove selektivnog turizma moraju uvažavati prilikom njegovog razvijanja, kao i dvije pomoćne hipoteze da je dosadašnji razvoj nautičkog turizma imao niz pozitivnih efekata po luku Kotor i njenu turističku destinaciju u cjelini, i da se upotrebom novog razvojnog koncepta mogu maksimizirati ekonomski razvojni efekti, uz uvažavanje koncepta održivog razvoja.

Ključne riječi: nautički turizam, luka, Kotor, održivi razvoj, menadžment

Abstract:

Purpose of this work is to explore the specifics of nautical tourism as a form of selective tourism and the possibility of its development in Montenegro, in the example of the Port of Kotor. The subject of the research consists in presenting the basic theoretical definitions, concepts and categories of nautical tourism in general and the explanation of the management port of nautical tourism with emphasis on the Port of Kotor. It starts from the basic hypothesis that the specifics of nautical tourism in comparison to other forms of selective tourism must follow when making its development, as well as two auxiliary hypothesis that the current development of nautical tourism has had a series of positive effects on the port of Kotor and its tourist destination in the whole and that the use of a new development concept can maximize the economic development benefits, with respect to the concept of sustainable development.

Keywords: nautical tourism, port, Kotor, sustainable development, management

Uvod

Turizam kao oblik organizovanog godišnjeg odmora sve intenzivnije mijenja svoj klasični oblik odmora i razvija nove sadržaje ponude, koji u skladu s izraženom tražnjom teže da zadovolje mnoge ljudske motive, koji zamjenjuju klasični odmor.

Potreba za avanturizmom, doživljajem prirode, upoznavanjem nečega novog, novim oblicima odmora i razonode i sl. postaju dominantni turistički motivi i sadržaji. Oni savremenom turizmu daju multidisciplinarni karakter. U skladu s tim razvijaju se i nove turističke vrste, koje postaju sve značajnije u strukturi turističkog prometa.

Nautički turizam je novi privredni fenomen, koji je u protekloj deceniji dobio značajno mjesto i u crnogorskom turizmu i privredi. Smatra se da se on nalazi u početnoj razvojnoj fazi, da se visoki rezultati od njega tek očekuju u budućnosti i da za privredu Crnu Gore predstavlja nedovoljno iskorišćenu razvojnu šansu.

Nautički turizam je dostigao masovne razmjere u svijetu, posebno u Evropi i SAD. U raznim pomorskim zemljama svijeta trenutno je razmješteno i plovi oko 150 miliona plovila nautičkog turizma. Tu spadaju: jahte, jedrilice, motorni čamci.

Preko 500 miliona ljudi je aktivno uključeno u nautički turizam zbog rekreacije. Razvoj nautičkog turizma je doprinio profilisanju novih subdjelatnosti i novih kadrovskih profila. Klasične luke počele su mijenjati svoj profil i namjenu, industrija plovnih sredstava dijelom se usmjerila i specijalizovala na male brodove namijenjene rekreaciji, razonodi, krstarenju, trans-okeanskim regatama i slično, a pojavile su se i nove djelatnosti.

Zbog svega navedenog je veoma bitno pitanje upravljanja lukom nautičkog turizma. Ono podrazumijeva:

- a) maksimalno korišćenje kapaciteta za vezove u već postojećim lučicama i marinama,
- b) izgradnju kvalitetne infrastrukture za nautičare u marinama i
- c) proširenje postojećih luka nautičkog turizma i povećanje njihovog broja, uz neizbježna pitanja zaštite životne sredine.

1. Pojam nautičkog turizma

Nautički turizam se javio krajem drugog milenijuma kao novi oblik turističkih kretanja sa izraženom pomorskom komponentom, pri čemu, njegov razvoj od samog početka bilježi kontinuirani rast.

Ako analizirano sadašnje stanje razvijenosti nautičkog turizma i dinamiku njegovog razvoja, moguće je definirati i osnovne zakonitosti tog razvoja. Nautički turizam postaje privredno značajan i važan oblik turističke djelatnosti, te se, po nekad sa pravom naziva nautička turistička industrija.¹

Razvijajući se u uslovima novih relacija među konkurentskim subjektima i na novim modelima razvoja u kojima prostorni činilac dominira, više nego ikada prije, nautički turizam ima ulogu lidera privrednog razvoja lokaliteta na kojem se pojavi.²

U uslovima novooblikovanih evropskih privrednih modela razvoja, u kojima su lokalna i regionalna zajednica jezgra strateškog privrednog razvoja, nautički turizam ima posebnu ulogu.³

Pogledamo li u prošlost, shvatićemo da su se do pojave vazdušnog saobraćaja i uvođenja interkontinentalnih letova, prekookeanske distance prevazilazile velikim prekookeanskim brodovima, koji su uzimajući u obzir istorijski kontekst bili opremljeni kao luksuzni hoteli.

U tom smislu, treba napomenuti neke od takvih brodova kakva je bila Normandija proizvedena 1935. godine, zatim Kvin Meri porinuta 1936, kao i Kraljica Elizabeta koja je svoju prvu plovidbu ostvarila predratne 1940. godine. Navedeni i brodovi slični ovima su 60-tih godina 20-og vijeka bili najveći prekookeanski brodovi, dok se danas uglavnom nalaze u pristaništima velikih svjetskih primorskih metropola, gdje dočekuju savremene turiste, budući da su adaptirani i renovirani u luksuzne hotele.⁴

Premda u savremeno doba, kada su sve prisutniji zahtjevi da se izvjesni put pređe za što je moguće manje vremena, ovakvi brodovi više nego nefunkcionalni, ekskluzivnost ovih brodova hotela, kao i mogućnost vraćanja u prošlost privlače određene tržišne segmente uglavnom visoke platežne moći.

Ovi brodovi su u tehničko-tehnološkom i organizaciono-kadrovskom smislu opremljeni tako da putovanje takvim brodom predstavlja savremeni oblik kompleksnog turističkog putovanja plovnim objektom. Krstarenja kao sve popularniji oblik turističkih kretanja uvode u eksploataciju različite forme plovnih objekata, kakvi su savremeni putnički brodovi, jahte ili

¹ Ross, K.,: Cruise Ship Tourism, Cowan University, Faculty of Business and Law, School of Marketing, Tourism and Leisure Joondalup WA 6027 Australia, 2006. str. 20.

² Luković, T.,: Nautički turizam Europe: Kako ga definisati i razvrstati, Acta Turistica Nova, Visoka poslovna škola, Zagreb, 2007. str. 18.

³ Luković, T.,: Nautički turizam – Definicije i dileme, Naše more – Znanstveni časopis za more i pomorstvo, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007. broj 54, str. 22

⁴ Kosar, Lj.,: Hotelijerstvo, Viša hotelijerska škola, Beograd, 1993. str. 89.

gliseri, gdje se primjena novih tehnologija, osim u domenu saobraćaja, ogleda i na polju ugostiteljskih usluga, ali i dodatnih zabavno-rekreativnih sadržaja.⁵

Nautički turizam spada u red posebnih oblika turističkih kretanja i razrješava specifičnu vrstu turističke potrebe, koja se manifestuje kroz potrebu za odmorom, rekreacijom i u najvećoj mjeri potrebom zadovoljavanja kulturnog aspekta turističke potrebe, koji ovo kretanje nosi sa sobom.⁶

U tom smislu se može reći da nautički turizam razrješava integralnu turističku potrebu, odnosno da se radi o kompleksnoj vrsti turističkih kretanja.

Nautički turizam je kao oblik turizma specifičan iz nekoliko osnovnih razloga, a prije svega zbog dužine trajanja ovakve vrste turističkih kretanja, pa kao posljedica toga i zbog dijela populacije koja u svojstvu turista upražnjava ovaj oblik turističkog putovanja, ali i zbog činjenice da se u nautičkom turizmu koriste neuobičajeni objekti, tokom boravka na destinaciji, tako i za sam proces putovanja od matičnog mjesta boravka turista do željene destinacije ili grupe različitih destinacija i nazad.

Kada su spomenuti specifični objekti koji su neophodni za realizaciju boravka i procesa putovanja tu se najprije mislilo na objekte za pružanje ugostiteljske usluge smještaja i ishrane tokom boravka, kao i potrebe za posebnom vrstom objekata za obezbjeđivanje procesa putovanja, što podrazumjeva posebna sredstva za otpočinjanje putovanja, samo putovanje i završetak dijela ili cijelog putovanja.⁷

Sve ukazuje na to da je za realizaciju nautičkog turizma neophodno obezbijediti specifične tehničko-tehnološke i organizaciono-kadrovske elemente, bez kojih nautički turizam ne bi mogao postojati, bar ne u obliku u kojem ga mi danas poznajemo.

Nadovezujući se na osnovnu definiciju turizma koju su dali Krapf i Hunziker, kao i na osnovu do sada elaboriranih činjenica moguće je izvesti definiciju nautičkog turizma. U tom smislu nautički turizam je specifičan oblik turističkih kretanja, koji pretstavlja skup odnosa i pojava vezanih za kretanje, boravak i potrošnju, izvan mjesta stalnog boravka, na objektima nautičkog turizma, u neuobičajeno dugom vremenskom periodu, a u cilju zadovoljavanja kulturnih i rekreativnih potreba.

Gotovo potpuno isto nautički turizam definiše i Luković govoreći da je to skup polifunkcionalnih aktivnosti i odnosa, koji su prouzrokovani boravkom turista u lukama nautičkog turizma ili izvan njih, korištenjem plovnih objekata, kao i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost, radi rekreacije, sporta, razonode i drugih potreba.

⁵ Dulčić, A.,: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokom, Split, 2002. str. 36.

⁶ Čomić, Đ.,: Turistička geografija, Visoka hotelijerska škola, Beograd, 2008. str. 51.

⁷ Luković, T., Šamanović, J.,: Management i ekonomika nautičkog turizma, Dubrovnik – Split, 2007. str. 10.

1.1. Podjela i tipovi nautičkog turizma

Nautički turizam je danas dostigao masovne razmjere u svim razvijenim krajevima svijeta, posebno u Evropi i SAD. Trenutno u raznim pomorskim zemljama svijeta razmješteno je i plovi oko sto pedeset miliona plovila nautičkog turizma (jahte, jedrilice, motorni čamci).

U isto vrijeme u nautički turizam aktivno je uključeno, radi rekreacije, psihosomatskog uravnoteženja i zdrave razonode preko petsto miliona ljudi. Iskustva u svim razvijenim turističkim zemljama u svijetu pokazuju da ni u jednoj regiji uz toplu moru ne može biti intenzivnog i uspješnog turističkog prometa bez učešća i razvoja nautičkog turizma.

Turistički promet na moru, bez obzira na sve druge turističke vrijednosti i pogodnosti, ostaje hendikepiran ako ga ne prati i odgovarajuća savremena nautička ponuda i infrastruktura.

Nautički turizam je vid turizma koji se odvija na vodi ili uz vodu. Ime je nastalo od grčke riječi *naus* (lat. *navis*) koja znači brod. U širem smislu njeno značenje se veže uz pomorstvo, plovidbu, brodarenje i sl.⁸

Počeci plovidbe radi zabave, rekreacije i sporta obilježeni su regatama po nizozemskim kanalima već u 16. vijeku. Nautički turizam se kao oblik savremene turističke aktivnosti počeo razvijati u 19. vijeku. Intenzivnija izgradnja specijalizovanih luka za vez čamaca i jahti i boravak njihovih posada započela je u 20. vijeku.

Za takve je luke, njihove uređaje i opremu Udruženje konstruktora motora i brodova iz New Yorka 1928. godine upotrijebilo pojam *marina*, koji od tada postaje međunarodno priznat i korišćen naziv za osnovne objekte nautičkog turizma, specijalizovane luke u kojima se osim vezova, uređaja, opreme i usluga održavanja plovila, njihovim korisnicima-nautičarima nudi i sve veći broj različitih turističkih usluga smještaja, ishrane, razonode, zabave, sporta i sl.

Uz izvornu italijansku riječ *marina* koja znači more, morsku površinu, obalu, primorje u nekim se zemljama za takve specijalizovane luke nautičkog turizma još koriste i nazivi: *porto turistico* ili *puerto deportivo*.

U stranoj literaturi pojam nautički turizam se često poistovjećuje s pojmom *marine tourism* ili *nautical tourism*. Ovako definisan pojam se direktno vezuje za plovidbu i druge aktivnosti na moru. Međutim, nautički turizam se ostvaruje na rijekama i jezerima, njihovim obalama, na vlastitim ili iznajmljenim plovilima za rekreaciju, razonodu i sport, stacionarno ili u plovidbi.

S druge strane, *marine tourism*, kako ga neki autori definišu, obuhvata i aktivnosti turista na plaži koje obično nisu obavezno i direktno povezane s plovidbom.

Kada se navedenim pojmovima *nautical tourism* i *marine tourism* dodaju i drugi, često korišćeni, pojmove kao što su *yachting tourism*, *sailing tourism*, *leisure boating* već postaje jasniji pojam

⁸ Dulčić, A.: Op. Cit. str. 38.

nautičkog turizma koji obuhvata sadržaje i aktivnosti na vodi (moru, jezerima, rijekama), a koje se dopunjavaju sa određenim aktivnostima na kopnu i boravkom turista nautičara na plovilima.

Raznolikost definicija nautičkog turizma u našoj literaturi se može ilustrovati činjenicom da neki autori u nautički turizam ubrajaju i vožnju putničkim i teretnim brodovima, drugi pod tim pojmom podrazumijevaju vožnju malim čamcima i jedrilicama, luksuzna krstarenja kruzerima, sve oblike turizma koji su vezani uz vodu, kao što su, uz već navedeno, sportovi na vodi, ronjenje itd.

Turističke usluge u nautičkom turizmu su:

- iznajmljivanje prostora uz uređenu i, djelimično ili potpuno, zaštićenu obalu (u daljem tekstu: vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima;
- iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.);
- prihvatanje, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suvom vezu;
- usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.);
- uređenje i pripremanje plovnih objekata;
- davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.);
- škole jedrenja, obuke za skutere i voditelje čamaca;
- obezbjeđivanje službe spasavanja i pružanja hitne medicinske pomoći;
- druge usluge za potrebe nautičkog turizma.

Sve ovo govori da za pojam nautički turizam, koji se uobičajeno koristi ne samo u svakodnevnom životu nego i u stručnoj i naučnoj literaturi, još uvijek ne postoji adekvatna, jedinstvena definicija niti njegovo sadržajno određenje.

To potvrđuje i činjenica da se za razliku od, na primjer, ruralnog turizma, kulturnog turizma, definicija nautičkog turizma ne može naći ni u dokumentima Svjetske turističke organizacije (WTO).

Šta se pod pojmom nautički turizam najčešće podrazumijeva, sadržano je u sledećim definicijama:

Nautički turizam je multifunkcionalna turistička djelatnost sa veoma izraženom pomorskom komponentom.

Nautički turizam je selektivni oblik turizma koji potrebu za plovidbom u smislu zabave i odmora uobličava kroz turističku ponudu.

Nautički turizam je plovidba i boravak turista nautičara na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

Nautički turizam je plovidba i boravak turista - nautičara na plovnim objektima (jahta, brodić i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.⁹

Nautički turizam je skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista – nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na vlastitim, iznajmljenim ili tuđim plovnim objektima radi rekreacije, sporta ili razonode.

Pažljivom analizom datih definicija i uvođenjem nekih novih pojmova dobija se definicija koja sveobuhvatno objašnjava pojam nautičkog turizma u savremenim razmjerama.

Nautički turizam je skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih, te korišćenje plovnih objekata i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost, radi rekreacije, sporta, razonode i drugih potreba.

Pojam „izvan njih” (misli se na luke nautičkog turizma) otvara mogućnost nautičarima da borave i na „divljim vezovima” i uvalama koje nisu luke nautičkog turizma.

Plovidba nije uslov nautičkog turizma. Jedan dio korisnika nautičke turističke ponude boravi na plovilu, a da tokom cijelog svog boravka ne isplove. Zato je pojam „plovidba” zamjenjen pojmom „korišćenje”.

Uz neizostavni pojam „plovilo” dodato je „i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost”. Noćenje (ili smještaj) u okviru nautičko turističke ponude, sve češće je povezano sa noćenjem u objektima koji su sastavni dio marina.

Osim sporta, rekreacije i razonode, koji obuhvataju gotovo sve ljudske potrebe i interesne sadržaje u potražnji nautičkog turizma, uveden je pojam „i drugih potreba”. Razlog je tome potražnja koja se gotovo svakodnevno širi u smislu motiva i dio je sve jačeg, strateškog menadžmenta marina, kao najvišeg stepena kvaliteta ponude.

Dakle, riječ je o vidu turizma koji obuhvata plovidbu i boravak turista-nautičara na vlastitim ili iznajmljenim plovilima za razonodu, sport i rekreaciju u lukama nautičkog turizma i svim drugim lukama, lučicama, prirodnim uvalama i zakloništim i s time neposredno i posredno povezane aktivnosti i djelatnosti.

Nautički turizam sadržajno je povezan s plovidom, a prostorno s vodom (morem, rijekom ili jezerom).

Proizilazi da je nedjeljivi dio nautičkog turizma djelatnost iznajmljivanja plovila, a njegovim posebnim oblikom može se smatrati i plovidba i boravak turista na tradicionalnim brodovima-jedrenjacima. Takođe, njegov obavezni sadržaj predstavljaju mnogobrojne proizvodne i uslužne djelatnosti (mala brodogradnja, izrada jedara, usluge održavanja plovila i motora, instrumenata i opreme i sl.).

⁹ Zakon o turizmu Crne Gore, Skupština Crne Gore, Podgorica, 2010. str. 20.

Iako sve to vrijedi i za nautičare i plovila na rijekama, jezerima i kanalima, dakle i za nautički turizam na unutrašnjim vodama, činjenica je da je njegov udio u ukupnoj turističkoj ponudi, po svim pokazateljima nautičkog turizma, još uvijek zanemariv.

Osnovna podjela nautičkog turizma je napravljena prema vrsti djelatnosti (nautičko - turističke ponude). Prema toj podjeli nautički turizam se dijeli na:

- luke nautičkog turizma,
- charter,
- cruising.

Podjela nautičkog turizma

Unutar ove podjele praksa je ustanovila i druge tipove nautičkog turizma:

Sa stanovišta veličine i vrste plovila, nautički turizam se dijeli na:

- brodski (putnički, putničko-turistički brodovi, putničko-teretni brodovi, trajekti, hidrokrljni brodovi, brodovi – ploveće kuće ili ploveći hoteli i sl.),
- jahting turizam (jahte raznih tipova i veličina za krstarenje i izlete),
- moto-nautički turizam (jedrilice, čamci s motorom i bez njega, gliseri različitih vrsta, raznovrsna plovila za sport i rekreaciju, specijalna plovila za podvodnu aktivnost itd.).

Sa stanovišta obima plovidbe:

- »veliki« nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima – okeanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, cruising, duži izleti),
- »mali« nautički turizam ili zabavna navigacija (jahte, jedrilice, sportski čamci, gliseri, razni plovni objekti za zabavu i razonodu i sl.).

Sa stanovišta organizacije nautički turizam se dijeli na:

- individualni,
- grupni – masovni,

Podjela nautičkog turizma prema ambijentu u kome se realizuje:

- nacionalni,
- međunarodni.
- obalni,
- prekomorski,
- u zatvorenim morima,
- na unutrašnjim vodama (rijekama i jezerima),

Tipovi nautičkog turizma prema motivu (cilju):

- kupališni (uz korišćenje raznih plovila za rekreaciju i sport na vodi na nožni, ručni ili motorni pogon),

- podvodni (ronilački),
- izletnički,
- boravišni (u turističkim lukama, kamping),
- plovidba radi sporta i razonode,
- krstarenje- jedrenje,
- nautički turizam na otvorenim morima – ostrvski (rombinzonski).
- turistički prevoz,
- kombinovani¹⁰

1.2. Pojam objekata nautičkog turizma

Kako bi bio obezbjeđen kvalitet turističkog putovanja, a prije svega bezbjednost turista tokom putovanja donijet je Pravilnik o vrstama, minimalnim uslovima i kategorizaciji objekata nautičkog turizma.

Ovim pravilnikom se propisuju vrste objekata nautičkog turizma, minimalni uslovi u pogledu njihovog uređenja i opremanja i kategorizacija tih objekata. U tom smislu neophodno je pojmovno odrediti objekat nautičkog turizma, jer je sasvim jasno da svaki plovni, ali i pristanišni objekat ne može biti i objekat nautičkog turizma.

Tako se prema navedenom Pravilniku objektom nautičkog turizma smatra prihvatni objekat nautičkog turizma i plovni objekat nautičkog turizma, gdje se pod prihvatnim objektom nautičkog turizma smatra objekat instaliran na obali i vodi, koji služi za prihvat, snabdevanje, čuvanje, održavanje i popravku plovnih objekata, koji se koriste u turističke svrhe, kao i pružanje usluga nautičarima. Sa druge strane, plovnim objektom nautičkog turizma, a u smislu navedenog Pravilnika, smatra se objekat sa tehnički-tehnološkim karakteristikama predviđenim za nautičko-turističke aktivnosti.¹¹

Kao osnovne vrste objekata nautičkog turizma izdvajaju se luke nautičkog turizma sa jedne strane i čarter i objekte za krstarenje sa druge strane kao plovne objekte nautičkog turizma.¹²

Na osnovu pojmovnog određenja objekata nautičkog turizma koje je ponudio Pravilnik o vrstama, minimalnim uslovima i kategorizaciji objekata nautičkog turizma, kao i iz iskustvenih saznanja, poželjno je dati detaljniju i razrađeniju definiciju objekata koji učestvuju u realizaciji usluga nautičkog turizma.

Prema tome, objektom nautičkog turizma smatraju se prihvatni i plovni objekat nautičkog turizma, gdje je prihvatni objekat nautičkog turizma osnovni objekat za prihvat plovnih objekata,

¹⁰ Ibid., str. 22.

¹¹ Pravilnik o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalno tehničkim uslovima i njihovoj kategorizaciji, Ministarstvo turizma, Podgorica, 2003.

¹² Luković, T., Gržetić, Z.: Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hidrografski institut Split, Split, 2007. str. 102.

instaliran na obali i vodi, relativno nepokretnog karaktera, otvorenog tipa, namijenjen različitim vrsatama korisnika, koji posluje po komercijalnim principima, u tehničko-tehnološkom i organizaciono-kadrovskom smislu ekipiran na taj način koji obezbjeđuje pružanje usluga prihvata, snabdevanja, čuvanja, održavanja i popravki plovnih objekata, koji se koriste u turističke svrhe, kao i pružanje usluga nautičarima, dok je plovni objekat nautičkog turizma prevozno sredstvo na vodenim površinama, poluzatvorenog tipa, namijenjen različitim korisnicima, koji posluje po komercijalnim principima, tehničko-tehnološki i organizaciono-kadrovski ekipiran tako da obezbjeđuje pružanje komplementarne ugostiteljske usluge smještaja, hrane, pića i napitaka, uključujući pružanje odgovarajućih dodatnih usluga, funkcionalno povezanih u jednu cjelinu, poznatu kao integralni proizvod nautičkog turizma.

Ovdje treba razjasniti zašto se prihvatni objekti nautičkog turizma smatraju objektima otvorenog, a plovni objekti zatvorenog tipa. Razlog je jednostavan i leži u činjenici, da svaki plovni objekat nautičkog turizma može pristati uz prihvatni objekat, pa se tako prihvatni objekti nautičkog turizma, u načelu smatraju otvorenim i namijenjenim različitim vrstama korisnika, pa u tom smislu posluje po komercijalnim principima.¹³

Sa druge strane, stvari ne stoje isto kada su u pitanju plovni objekti nautičkog turizma, jer, iako se smatra da je ova vrsta objekata namijenjena različitim korisnicima, i da posluje po komercijalnim principima, plovni objekti su objekti poluzatvorenog tipa. To ipak, ne znači da su oni zatvoreni za pojedine kategorije korisnika, odnosno da je za korištenje usluga plovnih objekata potrebno biti član neke posebne grupacije.

Radi se o tome da je ova vrsta plovnih objekata zaista potpuno otvorenog tipa, ali činjenica da nautički turizam podrazumijeva više pristajanja plovnog objekta na različitim destinacijama i ponovno porinjavanje, u tom smislu je ova grupa objekata poluzatvorenog tipa, jer nije moguć naknadni prihvata putnika i otpočinjanje putovanja na bilo kojoj tački plovidbe i za bilo koju osobu koja poželi da putuje brodom, osim ako turističkim aranžmanom nije predviđeno da se pojedine grupe ukrcavaju i otpočinju putovanje na različitim mjestima.

1.3. Specifičnosti nautičkog turizma i objekata nautičkog turizma

Na samom početku je bilo rečeno nekoliko riječi u vezi sa specifičnostima nautičkog turizma koje se odnose na preovlađujuću dužinu trajanja ovakve vrste turističkih kretanja, kao i na učesnike istih.

Riječ je o ispunjavanju dva osnovna uslova postojanja turizma, a to su slobodno vrijeme i slobodna novčana sredstva.¹⁴ Radi se o činjenici da turistička kretanja u nautičkom turizmu prosječno traju znatno duže od uobičajenog putovanja tokom godišnjeg odmora prilikom odlazaka na more, koji traju najčešće deset dana.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Jovičić, Ž.,: Osnovi turizmologije, Naučna knjiga, Beograd, 1980. str. 47.

Kada je riječ o krstarenjima, kao osnovnom vidu nautičkog turizma, onda treba istaći da ovakva kretanja mogu trajati trideset i više dana. U tom smislu potrebno je izdvojiti slobodno vrijeme za realizaciju takvih aktivnosti, što za najveći dio radno sposobne populacije nije moguće. Nije bez konteksta upotrebljen termin radno sposobni dio populacije, jer on treba da uputi na činjenicu da samo onaj drugi, manjinski dio stanovništva, koji još nije dostigao granicu radne sposobnosti ili onaj dio koji je tu granicu od 65, odnosno 70 godina probio, predstavlja najčešću klijentelu u turističkim kretanjima, kakvo je nautički turizam.

Sa druge strane, pored slobodnog vremena neophodna su i slobodna novčana sredstva, kako bi bilo koje, pa i turističko putovanje označeno kao nautički turizam bilo moguće realizovati. Ovdje se tržišna niša znatno smanjuje, jer je poznato da samo manji broj penzionera ima tolika primanja da mu poslije podmirenja osnovnih životnih potreba ostane dovoljno da može razmišljati i o turističkom putovanju.

Kako kretanja u nautičkom turizmu traju znatno duže od uobičajenih turističkih kretanja, to je i ukupna cijena za nautička kretanja znatno veća, te tako za brojne stanovnike planete Zemlje, takva turistička kretanja ostaju nedostižna. Dakle, veoma mali broj, uglavnom penzionera, duboke starosne dobi ima privilegiju da učestvuje u tako dugačkim i skupim turističkim putovanjima, kakva su putovanja nautičkog turizma.

Ako nastavimo razmatrati i razlagati specifičnosti objekata nautičkog turizma u smislu realizacije procesa kretanja i boravka u okviru ove vrste turizma dosegnućemo suštinu problema njegove specifičnosti. Dakle, kada je nautički turizam u pitanju treba reći da se proces putovanja i boravka skoro u potpunosti preklapaju i da samo putovanje u stvari predstavlja vid turističkog boravka na destinaciji. U tom smislu prevozno sredstvo, oličeno u plovnom objektu je u isto vrijeme i destinacija, odnosno objekat u kome se realizuju različite vrste usluga, ali prije svega ugostiteljska usluga smještaja i ishrane.

Ovakve vrste objekata se u hotelijerskoj praksi nazivaju nekarakterističnim ugostiteljskim objektima za smještaj, prije svega što su najčešće ugostiteljske usluge komplementarne u odnosu na uslugu prevoza, pa se i ovakvi ugostiteljski objekti smatraju komplementarnim.¹⁵

Sa druge strane ugostiteljska usluga ishrane se takođe u najvećoj mjeri realizuje na plovnim objektima, kao niz drugih usluga vezanih za rezonodu i rekreaciju, pa se pomenuti objekti nautičkog turizma često nazivaju plovećim hotelima.

Napomenuto je da je za proces otpočinjanja i prekidanja, odnosno završetka putovanja neophodno koristiti specifične objekte. Riječ je o pristaništima, lukama ili turističkim marinama, odnosno pristanima, koji osim što služe za ukracavanje i iskrcavanje turista koriste i za niz prpratnih aktivnosti, kao što su snabdjevanje plovila gorivom, životnim namirnicama, vodom i svim drugim potreštinama, neophodnim za normalno funkcionisanje plovnog objekta i života turista i posade na njemu do narednog zaustavljanja. Navedeni razlozi ukazuju na veoma zahtjevne karakteristike, kako po pitanju tehničko-tehnoloških, tako i organizaciono-kadrovskih elemenata u smislu realizacije nautičkog kretanja kao specifične vrste turizma.

¹⁵ Kosar, Lj.: Hotelijerstvo – teorija i praksa, Viša hotelijerska škola, Beograd, 2002. str. 80.

Treba takođe objasniti zašto i kako je ugostiteljska usluga komplementarnog karaktera. Razlog leži u tome što ugostiteljska usluga smještaja može biti realizovana i u saobraćajnim sredstvima, kakvi su, pored ostalih i brodovi.

Tehničko-tehnološke karakteristike prevoznih sredstava prevashodno su usmjerena na realizaciju usluge prevoza, pa je stoga osnovni razlog korištenja ugostiteljske usluge smještaja u saobraćajnim sredstvima u stvari realizacija usluge prevoza. Potreba za opremanjem saobraćajnih sredstava elementima opreme koji omogućuju pružanja usluge smještaja, hrane, pića i napitaka, uslovljeno je prije svega dužinom relacije na kojoj se određena lica prevoze, pa na osnovu toga i vremenom trajanja putovanja, koje putnici provedu u prevoznom sredstvu.

Kako bi im se taj boravak učinio ugodnijim, prijatnijim i kraćim, prevozna sredstva koja saobraćaju na dugim distancama opremljena su tako da omoguće pun komfor korisnicima usluge prevoza. Stoga je usluga smještaja samo komplementarna usluzi prevoza i služi u svrhu poboljšanja osnovne usluge.¹⁶

Važno je napomenuti da pružanje usluga smještaja u netipičnim prostorno-funkcionalnim uslovima, utiče na specifičnosti u pogledu uređenja i opreme određenih vrsta saobraćajnih sredstava. Radi se o drugačijim standardima u pogledu dimenzija ležaja, površine kabina, elemenata minimalne opremljenosti, koji se razlikuju od standarda koji postoje kada su u pitanju klasični ugostiteljski objekti.

Ugostiteljska usluga smještaja u saobraćajnim sredstvima je sve više zastupljena, pa stoga sve više i usavršava u tehničko-tehnološkom i organizaciono-kadrovskom smislu. Komfor, ekskluzivnost, sigurnost, mogućnost pružanja kompletne ugostiteljske usluga ishrane, u uslovima traženja i pronalaženja sve atraktivnijih oblika putovanja i prevazilaženja granice između mobilne i stacionarne faze turističkih kretanja, ostavljaju prostor za dalji razvoj i unaprjeđenje kvaliteta usluga u ovom domenu.¹⁷

Kada je riječ o uslugama nautičkog turizma, treba napomenuti da je Zakon predvidio da se sve vrste usluga obavljaju u objektima koji ispunjavaju propisane minimalne tehničke i sanitarno-higijenske uslove za obavljanje nautičke delatnosti.¹⁸

¹⁶ Kosar, Lj.,: Op. Cit. str. 82.

¹⁷ Kosar, Lj.,: Op. Cit. str. 83.

¹⁸ Zakon o turizmu Crne Gore, Skupština Crne Gore, Podgorica, 2010. str. 22.

2. Nautički turizam u Crnoj Gori

Pod pojmom „nautički turizam“ obuhvaćena su sva rekreativna putovanja i ona u cilju razonode, koja se preduzimaju na moru, bilo velikim brodovima za krstarenja bilo jahtama na motorni pogon ili na jedra, ukoliko su opremljeni kabinama za noćenje.

Evropski potencijal za krstarenja procjenjuje se na 2–3% ukupnog stanovništva. Tu se najčešće radi o starijim i materijalno bolje stojećim ljudima u dobi iznad 40–50 godina.

S ekonomskog aspekta, nautička lokacija ima korist od pristanišnih taksi, troškova koji se plaćaju na ime organizacije izleta, izdataka za manje obroke i suvenire, kao i od svih usluga koje su povezane sa krstarenjem.

Od velikog je značaja i uticaj reklame koju ovakav luksuzni brod za krstarenja pravi za čitav region. Ono što predstavlja izvjesno opterećenje jeste činjenica da su najvažnije znamenitosti na ovaj način sporadično posjećene, a kad jesu, oko njih se stvara velika gužva zbog okupljanja velikog broja ljudi odjednom.

Crnogorske luke atraktivne su za luksuzne brodove za krstarenja:

Kotor zbog svog statusa koji mu je pripisao UNESCO, svog pejzaža i kulturnih vrijednosti, i Bar kao polazište za dnevne izlete do Skadarskog jezera i na Cetinje. Za svaku destinaciju, a posebno za Crnu Goru, zemlju sa ograničenim kapacitetima nosivosti, mnogo važnije je da privuče jahte jedrilice, nego velike brodove cruisere, kako zbog većih prihoda, tako i zbog manjeg opterećenja infrastrukture i životne sredine.

„Nautički turizam“ ne može da bude shvaćen kao sinonim za vodene sportove, bez obzira što upravo putovanje jahtom na jedra posjeduje istaknuta sportska obilježja. U vodene sportove ubrajaju se sve sportske aktivnosti koje su povezane s vodom. One najčešće podrazumijevaju postojanje sportske baze na kopnu i obavljaju se tokom dana. U njih se ubrajaju: jedrenje, vožnja kajakom po jezeru, veslanje, surfovanje, ronjenje sa ronilačkom opremom (scuba-diving), ronjenje samo sa maskom (snorkling), iznajmljivanje čamaca, obuka za sportove na vodi itd.

Razvoj nautičkog turizma Crne Gore, između ostalog, pretpostavlja i modernizaciju postojećih, kao i izgradnju novih marina, a sve u skladu sa Prostornim planom države, odnosno Prostornim planom posebne namjene za korišćenje morskog dobra.¹⁹

¹⁹ Strategija razvoja turizma u Crnoj Gori do 2020. godine, Ministarstvo turizma i zaštite životne sredine, Podgorica, 2008. str. 51.

2.1. SWOT analiza proizvoda nautičkog turizma u Crnoj Gori

Za potrebe prepoznavanja ključnih problema nautičkog turizma na Mediteranu korištena je SWOT analiza.

PREDNOSTI:

1. Geografski položaj- Sredozemlje je druga najatraktivnija destinacija plovidbe na svijetu
2. Atrakcijska osnova- atraktivna obala i gradovi, mogućnost izleta, visoka ekološka očuvanost obale , pogodna klima
3. Dobra saobraćajna povezanost
4. Sigurnost- sigurnost plovidbe, boravka broda u luci, osobna sigurnost boravka
5. Tradicija plovidbe- duga pomorska tradicija
6. Vlasti i stanovništvo podupiru razvoj ove vrste turizma
7. Izuzetne klimatske pogodnosti, prirodne ljepote i čisto more, prirodne atrakcije, razučena obala
8. Biološka raznolikost, ekološki očuvano okruženje i podmorje
9. Velika atraktivnost za nautičku plovidbu, koja uključuje očuvanost i nezagađenost destinacije
10. Odsustvo buke, kontinuirano snabdijevanje pitkom vodom iz prirodnih izvora
11. Blizina glavnih saobraćajnica i značajnih turističkih destinacija, blizina aerodrome Tivat - 15 km i Podgorica – 80km, saobraćajna povezanost/dostupnost
12. Prateća turistička infrastruktura (uslužne djelatnosti), duga i povoljna tradicija u turističkoj djelatnosti
13. Gostoljubivost, kvalifikovani kadrovi, pomorska tradicija, solidno visokoškolsko obrazovanje za pomorstvo i turizam, mogućnost proširenja marine, blizina kvalitetnog, čistog i udobnog hotelskog, apartmanskog i privatnog smještaja, sa brojnim dopunskim sadržajima
14. Blizina kvalitetnih i dugačkih plaža, blizina brojnih restorana, mogućnost zaključenja ugovora za korišćenje kapaciteta tokom cijele godine, blizina nekoliko velikih parkinga za automobile
15. Sopstveni kvalitetan prevoz, postojanje kvalitetnih i obučениh kadrova, relativno niske i konkurentne cijene priveza i svih ostalih usluga
16. Internet priključak wireless, kvalitetno pužanje usluga

PRILIKE:

1. Stabilnost u regiji
2. Trendovi u turizmu- rast potražnje, svjetski prepoznat imidž pojedinih gradova
3. Bogata historijska baština
4. Zakonske olakšice za nautički turizam kao prioritetnu privrednu djelatnost i selektivni oblik turizma koji je u stalnom porastu
5. Mogućnost prostornog proširenja marine, mogućnost proširenja uslužne djelatnosti luke, jačanje promotivne aktivnosti luke na međunarodnim turističkim sajmovima
6. Porast broja stranih turista koji dolaze plovilima, razvoj mogućnosti plaćanja elektronskim putem
7. Mogućnost razvoja komplementarnih oblika selektivnog turizma
8. Nepostojanje adekvatne konkurencije, dobre poslovne veze sa inostranim partnerima
9. Ulazak u EU - otvaranje jedinstvenog tržišta, rast tražnje u turizmu u svijetu, a posebno u nautičkom (rast tražnje za vezovima), Crna Gora postaje sve popularnija turistička destinacija, otvaranje novih tržišta
10. Daljnje unapređenje saobraćajne dostupnosti (izgradnja saobraćajne infrastrukture, najava niskobudžetnih avio kompanija), donošenje razvojne strategije za nautički turizam
11. Klimatski uslovi povoljni za značajno proširenje sezone, očekivana politička stabilnost u regionu
12. Razvoj ekološkog turizma

NEDOSTACI:

1. Lučka infrastruktura
2. Nepotpuna ponuda popratnih sadržaja (zabava, shopping)
3. Uticaj plovila i putnika na životnu sredinu
4. Nedostatak pojedinih vrsta usluga, nedovoljna promotivna aktivnost, nedovoljan broj telefonskih priključaka
5. Relativno slaba signalizacija, slaba informisanost o poslovnim podacima i njihova nedostupnost
6. Nedovoljni kapaciteti, nedovoljna opremljenost, spore saobraćajnice, a posebno njihova ljetnja preopterećenost

7. Nedovoljan kapacitet (nedovoljan broj vezova), nedostatak vezova za veće jahte
8. Izražene sezonske oscilacije tražnje, nedovoljna edukovanost
9. Neusklađenost zakonskih propisa i administrativne prepreke
10. Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma
11. Nepostojanje konzistentne i održive strategije razvoja nautičkog turizma

PRIJETNJE:

1. Brzi razvoj drugih destinacija koje mogu preuzeti dio tržišta
2. Razvoj konkurencije među zemljama Sredozemlja
3. Sukobi s drugim korisnicima resursa (ribarima, ronionicima, lokalnim stanovništvom itd.)
4. Ekonomska kriza u državi, globalna ekonomska kriza, nepravovremeno investiranje
5. Eventualni teroristički napad, ugrožavanje lučke infrastrukture od eventualnog zemljotresa
6. Nekontrolisani razvoj nautičkog turizma zbog nepostojanja strategije, koji može dovesti do gubitka atraktivnosti proizvoda, sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put, morsko dobro itd.)
7. Zagađenje prirodnog okruženja, prevelika izgrađenost obale, nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okruženja i očuvanja bioloških raznolikosti
8. Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa, pojava novih zaraznih bolesti, otpadne vode i zagađenje od plovila
9. Porez na luksuz, poskupljenja

2.2. Strategijski razvoj nautičkog turizma u Crnog Gori

Da bi se realizovao održivi razvoj, moraju se kod definisanja razvojnih parametara utvrditi projektovani temeljni prostorni kapaciteti i njihov kvalitet, s jedne strane, i granice rasta novih prihvatnih kapaciteta u određenom periodu, s druge strane. Pri tome se ni u kojem slučaju ne smije dozvoliti projekcija predimenzioniranog i nekontrolisan, odnosno neograničenog i neusmjeravanog razvoja, posebno ne pod pritiskom izrazito veće tražnje od objektivno moguće ponude za novim vezovima.

Obezvrednivanje prirodne osnove bi se obezvrijedio i sam nautički turizam i ekonomski učinci. Strategijski dokumenti su temelj za planiranje privrednog razvoja neke privredne grane. Programom i planovima razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori predviđena je izgradnja 16 manjih ili većih marina i turističkih luka ukupnog kapaciteta 3.814 vezova u moru i 762 mjesta na kopnu.²⁰

U okviru navedenih planiranih kapaciteta Luka Kotor treba tražiti svoje razvojne šanse i formulirati projekte budućeg razvoja. Pri tome se treba imati u vidu da u Evropi i bližem regionu posljednjih godina postoji povoljna strategijska razvojna klima za razvoj nautičkog turizma, kao i višak slobodnog investicionog kapitala na svjetskom finansijskom tržištu.

Pored toga, najdužu tradiciju razvoja nautičkog turizma imaju područja Mediterana, Atlanskog okeana i unutrašnje evropske vode. U raznim pomorskim zemljama trenutno je razmješteno i plovi oko 150 000 000 plovila (jahte, jedrilice, čamci). Navedeni eksterni faktori značajno utiču na razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori.

Posebne povoljnosti za razvoj crnogorskog nautičkog turizma pružaju interni razvojni faktori uticaja, među kojima se ističu veliki prirodni potencijal crnogorske obale, postepeno sređivanje stanja u crnogorskoj privredi, kontinuirani razvoj nautičkog turizma po relativno visokim stopama razvoja i davan prioritnog značaja nautičkom turizmu.²¹

Realizacija misije unaprijedjenja nautičkog turizma pretpostavlja definisanje i realizaciju sljedećih strategijskih razvojnih ciljeva (prilagođeno prema raznim dokumentima i izvorima):

- održivo korištenje i upravljanje postojećim i budućim resursima (prirodnim, infrastrukturnim, kulturnim, obrazovnim i drugim),
- umjerena izgradnje novih prihvatnih kapaciteta, sanacija, rekonstrukcija, modernizacija i revitalizacija postojećih prihvatnih kapaciteta,
- uspostavljanje strogog institucionalnog nadzora nad razvojem,
- instalisanje opreme za zaštitu mora od zagađenja, stimulisanje razvoja remontnih i servisnih centara,
- jačanje konkurentnosti svih subjekata nautičkog turizma,
- primjena novih tehnologija i ekoloških standarda, produžavanje sezone korištenja prihvatnih kapaciteta,

²⁰URL: <http://visit-montenegro.com>

²¹ Ibidem.

- povećavanje nivoa usluga i brojnosti sadržaja,
- povećanje opšteg nivoa opremljenosti komunalne, prihvatne i druge infrastrukture,
- organizovanje manifestacija koje doprinose reklami marine (regate, festivali na temu mora, sajmovi i sl.) i
- uspostavljanje sistema kontinuiranog obrazovanja učesnika u nautičkom turizmu.

Smatra se da analiza scenarija predstavlja dobru metodološku podlogu za izradu razvojne strategije bilo koje marine. Jer, ona omogućuje strukturni pristup integralnim alternativama budućnosti marine i uvažava složenost, promjenjivost i nepredvidljivost njenog okruženja.²²

Proces analize scenarija obuhvata definiciju polazne točke, reursnih i drugih ograničenja, izgradnju mogućih scenarija i ocjenu njihove vjerovatnoće i formulisanje strategije na bazi različitih scenarija.²³

Polazeći od navedenih činjenica, jasno je da se razvojna strategija luke Kotor mora stalno unapređivati u dijelu odnosa prema nautičkim gostima, prilagođavanja savremenim nautičkim trendovima samo, primjene proaktivnog marketinga i inovirane ponude.

Pri tome se mora imati u vidu da nautički turisti imaju višu kupovnu moć, ali suptilniji ukus. Oni traže bogatu ponudu i vrlo su osjetljivi na kvalitet usluge.

Sve greške u ponudi mogu se jasno sagledati upoređivanjem s najbližom konkurencijom u Crnoj Gori (npr. „Porto Montenegro“), sa italijanskim marinama ili sa hrvatskom privatnom marinom („Marina Frappa“ u Rogoznici).

²² Stipanović, C., Gračan, D.: Development strategies functioning as ACI marina Umag competitiveness, Naše more, 2006. str. 163.

²³ Ibid., str. 164.

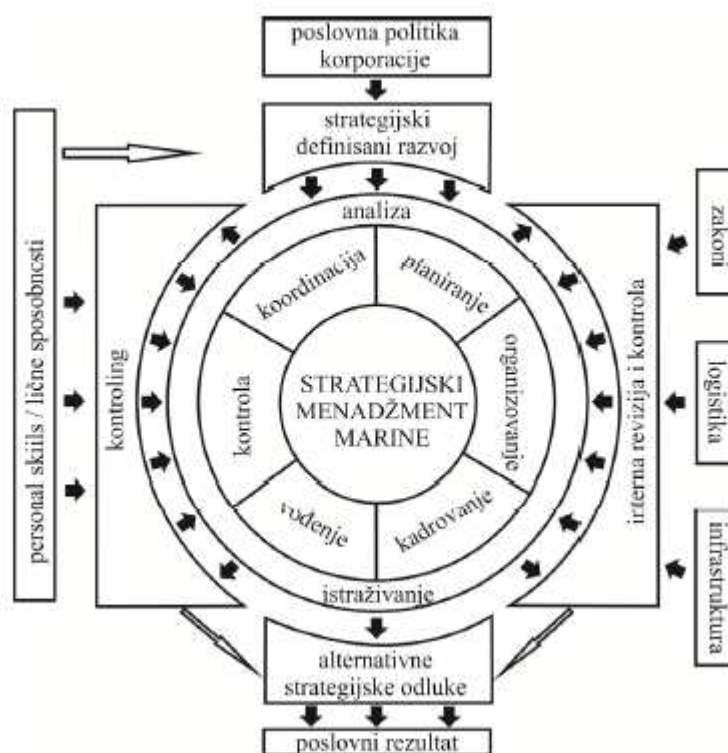
3. Nautički turizam na primjeru Luke Kotor

Strategija razvoja Luke Kotor mora biti u korelaciji s turističkim razvojem Kotora i crnogorskog primorja. Nautički gosti moraju pronaći sve što traže najzahtjevniji turisti (restorani, kafići, diskoteke, noćni klubovi, kockarnice, sportske objekte, trgovinske radnje i dr.), jer im to služi kao dopuna iskustva u jedrenju.

Potrebno je razviti selektivne oblike ponude zasnovane na sportskim i kulturnim programima, uključujući i specifične autohtone elemente kao što su vinarske turneje, obilazak berbi grožđa itd. Usluge moraju biti vrhunskog kvaliteta, zbog specifičnosti nautičkih gostiju. Razmatrana strategija treba da se oslanja na uzorni model koji predlažu Luković i Šamanović.²⁴

Subjekti nautičkog turizma, kao korporacije, organizuju strategijski menadžment na način što efikasno realizuju poslovne ciljeve. Prikaz modela funkcionisanja strategijskog menadžmenta u marinama, tj. korporacijama nautičkog turizma, oni prikazuju kao na slici 1.

Slika 1: Model operativnih funkcija strategijskog menadžmenta marine



Izvor: Luković, T., Šamanović, J.: Management i ekonomika nautičkog turizma, Dubrovnik – Split, 2007.

²⁴ Luković, T., Šamanović, J.: Management i ekonomika nautičkog turizma, Dubrovnik – Split, 2007. str. 22.

Navedeno modelski prikazano funkcionisanje strategijskog menadžmenta marine, ili nekog drugog subjekta nautičkog turizma, jasno prikazuje sve ključne faktore funkcioniranja, tj. osnovne funkcije strategijskog menadžmenta.

Operaciono upravljanje, prolazi kroz pet osnovnih etapa, od oblikovanja definisanja cilja, do njegove realizacije. Naravno, svaka konkretna marina će iz predloženog uopštenog teorijskog modela izvršiti prilagođavanje u skladu sa svojim potrebama, uslovima u okruženju i resursnim mogućnostima.

U najopštijem smislu, misija budućeg razvoja Luke Kotor može se definisati na sljedeći način: održivi ekonomski razvoj po mjeri čovjeka (nautičara-turista i domicilnog stanovništva), koji će

- a) uvažavati baštinu predaka, postojeće prirodno okruženje i potrebe budućih generacija,
- b) doprinositi razvoju nacionalne privrede, primorskog regiona i grada Kotora,
- c) doprinositi zaposlenosti i rastu životnog standarda i
- d) kvalitativno i kvantitativno povećavati usluga.

3.1. Pomorska istorija Luke Kotor

Pomorska istorija ovog područja i svijeta odvijala se i odražavala na njen rad. Luka je bila svjedok i učesnik u razvoju područja i pomorske privrede uopšte. I danas, u savremenom svijetu velikih i sofisticiranih brodova, Luka Kotor se bori za svoju tržišnu poziciju. Njeni potencijali i strateški razvoj usmjereni su ka putničkom prevozu, brodovima za krstarenje i nautičkom turizmu.

Tabela 1. Najznačajniji period i datumi u istoriji luke Kotor

Druga polovina 12. Vijeka	Kotor se spominje kao luka u istorijskim dokumentima.
Sredina 19. Vijeka	Funkcionise redovan putnički saobraćaj parobrodima između Kotora i drugih luka na Jadranu.
Kraj 19. Vijeka	Funkcionise redovan lokalni pomorski saobraćaj u Boki između Kotora i Herceg Novog.
1966.	Izgradnja Jadranske magistrale umanjuje značaj Luke Kotor u saobraćaju među lukama istočnog Jadrana.
1967.	Ukinuta posljednja redovna linija između Kotora i Jadranskih luka, nakon 75 godina redovnog saobraćaja.

Pocetak 70-tih godina	U Kotorsku luku počinju da svraćaju prvi nautički turisti sa jahtama. Luku Kotor počinju da posjećuju i prvi veći brodovi za krstarenje.
1979.	Katastrofalni zemljotres znatno oštećuje luku.
1980-1982.	Rekonstrukcija obale u luci. Dužina operativne obale se povećava za oko 50m.
1984.	Odlukom SIV Luka Kotor dobija status luke za međunarodni saobraćaj.
1992.	Luka dobija stalni međunarodni granični prelaz.
1992-1997.	Poremećaji u političkim i ekonomskom-finansijskim okvirima onemogućava ostvarenje razvojnih planova Luke. Luka završava i fazu transformacije i u programima se orjentiše ka nautičkom turizmu i prihvatu brodova za krstarenje.
1997.	Luka oživljava aktivnosti kroz prihvata kako teretnih tako i putničkih brodova.

Izvor: <http://www.portofkotor.co.me/>

3.2. Geografija

Na jugo-istočnom dijelu jadranske obale more je, slijedeći tokove nekadašnjih rijeka, 28 km zašlo u kopno, stvarajući jedinstven zaliv, Boku Kotorsku (86 km²), sastavljen od dva manja zaliva, spoljašnjeg Toplansko-tivatskog i Kotorsko-risanskog.

Kotor se nalazi u jugoistočnom vrhu istoimenog zaliva, na mjestu gdje je more najdublje zašlo u kopno, sa geografskim koordinatama 42°25' N i 18°47' E. Grad je smješten na naplavini rijeke Škurde koja protiče uz njegove sjeverne zidine i izvorišta Gurdić koji izvire iz njegove južne zidine. Sa istoka ga nadvijaju obronci Lovćena sa brdom Sveti Ivan (260 m), dok ga sa jugozapada more povezuje sa svijetom. Do Kotora se stiže automobilom, autobusom, brodom i avionom – preko aerodroma u Tivtu (8 km), Podgorici (90 km) i Ćilipima (73 km) ili vozom – preko Bara (60 km). Kotor (6.633 stanovnika) je sjedište opštine, kulturni, obrazovni, naučni, zdravstveni, privredni i sportski centar. Kotor ima status stalnog graničnog pomorskog prelaza i luke za međunarodni pomorski saobraćaj.

Statutom opštine definisano je granično područje koje, osim Kotora, čine naselja Dobrota, Škaljari i Muo. Opštinski podcentri su Risan i Radanovići. Risan (2.092 stanovnika), najstarije naselje na obali. Vršiti administrativnu, obrazovnu, kulturnu, zdravstvenu i turističku funkciju. Raskrasnica je puta koji vodi za Nikšić.

Radanovići (650 stanovnika), vrši administrativnu, obrazovnu, zdravstvenu, privrednu i sportsku funkciju.

Opština Kotor zahvata površinu od 355 km². Područje opštine čine tri privredne cjeline. Kotorsko-risanski zaliv, planinsko zaleđe (visoravan Krivošije, sjeverni dio Njeguškog povišja) i udolina Grbalj. Na tom prostoru ima 46 naselja.²⁵

Na obali Kotorsko-risanskog zaliva nižu se brojna naselja. Na istočnoj obali je Dobrota (7.313 stanovnika), najveće naselje u opštini, na sjevernoj obali Orahovac, na sjevero-zapadnoj Perast i Risan, na zapadnoj Strp, Lipci, Morinj i Kostanjica. Na jugo-zapadnoj obali nižu se naselja Muo, Prčan i Stoliv. U ovim naseljima živi 18.533 stanovnika. Tri naselja su dvojna: Donji i Gornji Orahovac, Donji i Gornji Morinj i Donji i Gornji Stoliv. Naselja u planinskom zaleđu, na visoravni Krivošije su: Dragalj, Zvečava, Ledenice, Knežlaz, Malov Do i Han, na Njeguškoj površi Mali i Veliki Zalazi, a na Njeguškom podvršju Mirac i Čavori. U ovim naseljima živi 626 stanovnika. Naselja u Gornjem Grblju su: Dub, Sutvara, Nalježići, Pelinovo, Šišići, Prijeradi, Bratešići, Gorovići i Lastva. U Donjem Grblju naselja su: Lješevići, Vranovići, Pobrđe, Glavatičići, Kubasi, Kovači, Glavati, Zagora, Višnjevo i Krimovice.

Jedino naselje na obali otvorenog mora, dugoj 25,6 km, je Bigovo, poznato ribarsko i turističko mjesto. U ovim naseljima živi 3.000 stanovnika.

3.3. Klima

Područje Kotora i okoline ima tipičnu mediteransku klimu koju karakteriše toplo i suvo ljeto, a blaga i vlažna zima. Prosječna godišnja temperatura iznosi 15,2° C. Najtopliji mjesec je juli sa prosječnom temperaturom vazduha od 24,1° C, a temperaturom mora 23,0° C. Prosječna januarska temperatura vazduha iznosi 7,7° C, a temperature mora 13,1° C. Jesen je toplija od proljeća prosječno za 2,9° C.

Prosječno najduže trajanje sunčevog sjaja je u naseljima u jugoistočnom dijelu donjeg Grblja, posebno lokalitet Platamuni, a u zalivu Perast prosječno dnevno sisanje sunca je iznad 7,30 sati.

Kotor u prosjeku godišnje primi 2.152 mm padavina. Najviše padavina se izlije u jesenjima (248 mm) i zimskim (243 mm) mjesecima, dok su ljetnji mjeseci najsuvlji (68 mm). Količina padavina se smanjuje prema jugoistoku teritorije opštine.

Najčešći vjetrovi u Kotoru su jugoistočni i južni. Veliki broj dana u godini (213) je bez vjetera, što morsku površinu čini mirnom.

U periodu od polovine maja do kraja prve dekade oktobra temperature mora dostižu vrijednost iznad 18° C, što omogućava kupališnu sezonu u trajanju od čak 144 dana.²⁶

²⁵ URL :<http://www.portofkotor.co.me/>

²⁶ Ibidem.

3.4. Informacije o poslovanju Luke Kotor

Luka Kotor je morskim putem od važnijih luka udaljena kao je prikazano u sledecoj tabeli:

	Nm
Kotor-Bar	42
Kotor-Bari	125
Kotor-Otrant	151
Kotor-Trst	334
Kotor-Ankona	254
Kotor-Pirej	715
Kotor-Dubrovnik	40

Kotor, odnosno Luka Kotor se nalazi neposredno uz Jadransku magistralu i njom je povezana sa mjestima uz obalu, kao i sa gradovima u unutrašnjosti.

Duzina operativne obale kojom raspolaze Luka Kotor u luci iznosi 665m, od cega se 512m nalazi na zapadnom djelu dok je 153m okrenuto prema rijeci Škurdi. Operativna obala se moze funkcionalno podjeliti na 5 vezova i to:

-Riva I, vez u dužini od oko 150m. Operativna obala na ovom vezu je opremljena sa 11 bitava.

-Riva II, vez u dužini od 100m. Uz ovu operativnu obalu postoji samo uska traka širine od 6 do 9 m koju brodovi mogu koristiti.

-Riva III, obuhvata južni dio rive u dužini od oko 250m.

-Rijeka I je vez na sjevernom djelu prema rijeci Škurdi u dužini od oko 80m.

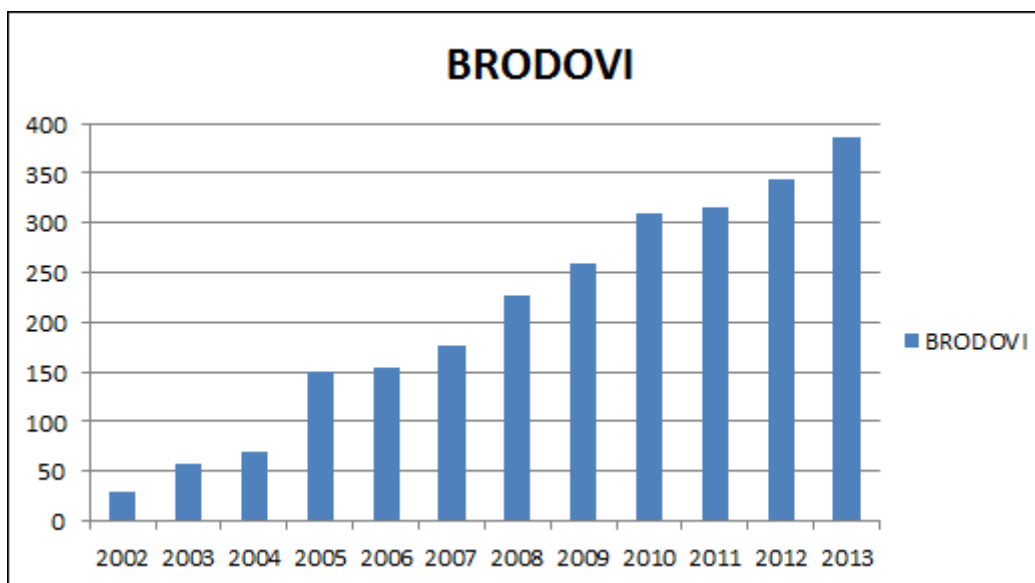
-Rijeka II je vez u dužini od oko 70m.²⁷

Operativna obala Rijeka I i Rijeka II su opremljeni sa 10 bitava. Operativna obala je ukupno opremljena sa 61 gumena bokobrana.

Na južnom djelu obale prema moru postoje priključci za vodu, telefon i električnu energiju koji su na raspolaganju plovilima.

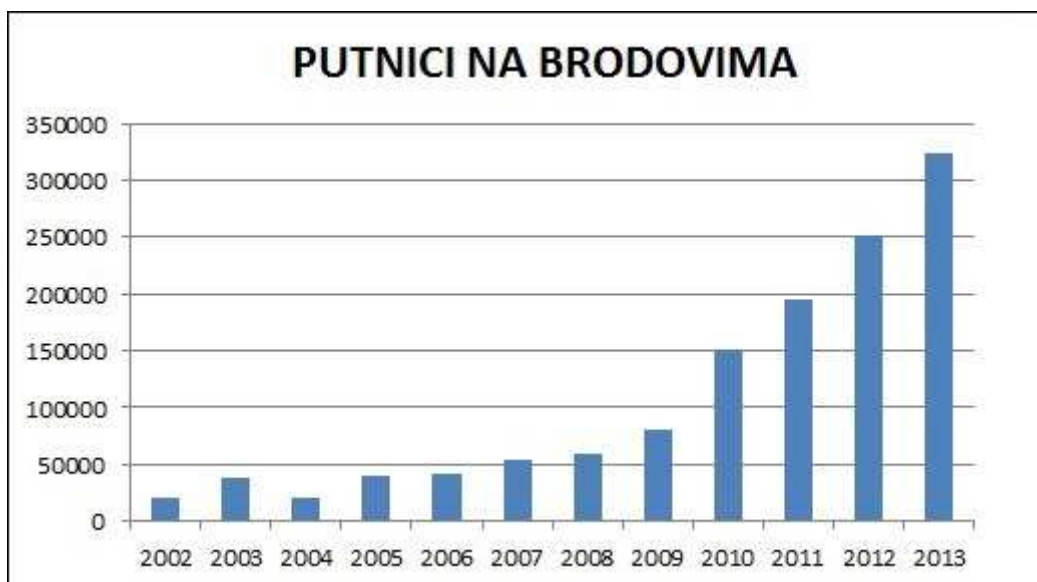
²⁷ Interni podaci menadžmenta Luke Kotor.

Tabela 2. Promet brodova u Luci Kotor



Izvor: <http://www.portofkotor.co.me/>

Tabela 3. Promet putnika u Luci Kotor



Izvor: <http://www.portofkotor.co.me/>

Tokom 2009. godine turističke aktivnosti odvijale su se i u lukama nautičkog turizma (marinama) u Crnoj Gori i ostvaren je značajan porast prometa, plovila i putnika.

U luci Kotor pristalo je 262 strana broda na kružnom turističkom putovanju tzv kruzera, što je 9,38% više u odnosu na prethodnu godinu, sa 74.177 turista na brodu, što je više za čak 39,94% u odnosu na 2008.godinu.

Po zastavi pod kojom plove struktura brodova koji su uplovili u crnogorske vode 2009.godine je bila sledeća:

Malta – 70,

Bahami – 40,

Belgija – 34,

Hrvatska – 24,

Portugal – 21,

Francuska – 15,

Luksemburg – 12,

Marsalska ostrva – 12,

Grcka – 10,

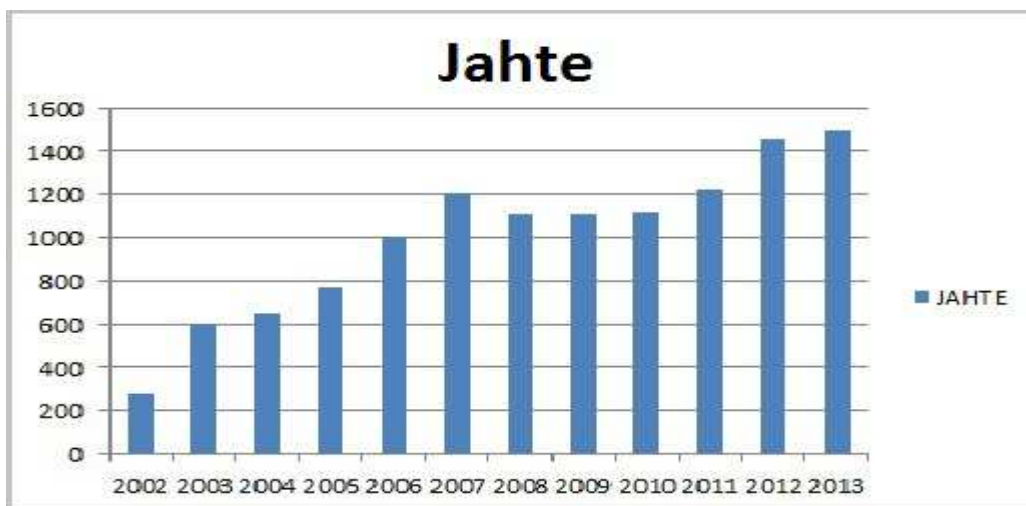
Panama – 7 i druge.

Tokom 2008.godine u luku Kotor uplovilo je 228 kruzera sa 52.739 putnika na brodu. Tokom 2007.godine uplovilo je 202 kruzera sa 48.161 putnikom na brodu.²⁸

Izveštaj o dolascima stranih brodova na kružnom putovanju dostavljaju se mesečno Zavodu za statistiku Crne Gore na propisanim statističkim obrascima i koriste se za analizu turističke aktivnosti kao element kreiranja razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori. Ovaj vid turizma iz godine u godinu ima tendenciju rasta.

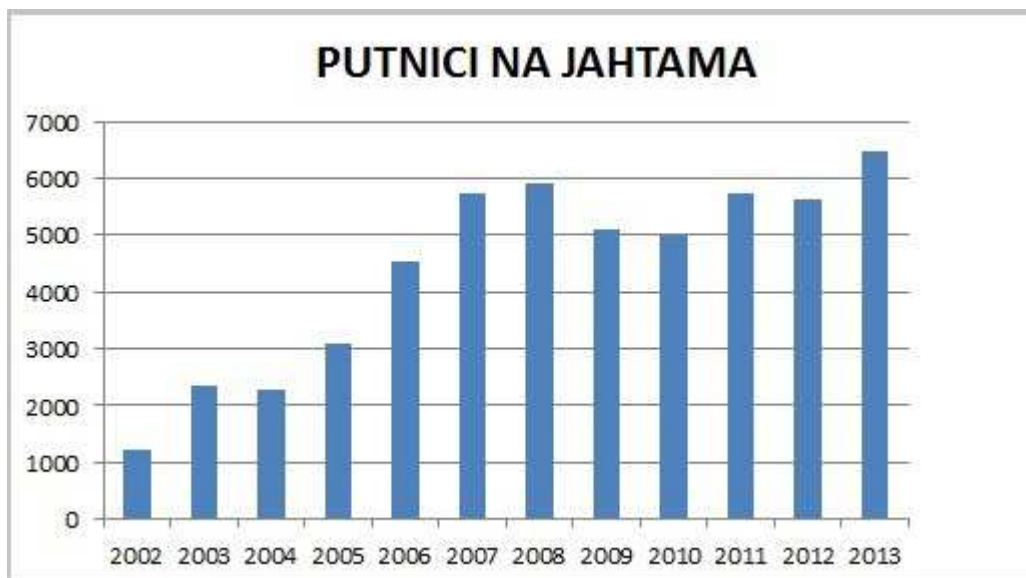
Tabela 4. Promet jahti u Luci Kotor

²⁸ Interni podaci menadžmenta Luke Kotor.



Izvor: <http://www.portofkotor.co.me/>

Tabela 5. Promet putnika na jahtama u Luci Kotor



Izvor: <http://www.portofkotor.co.me/>

“KotorMar” d.o.o. je pomorska agencija osnovana u cilju pružanja usluga Mega jahtama i krizing brodovima koji posjećuju Crnu Goru. Agencija pruža usluge u svim crnogorskim lukama i marinama.

Pored usluga koje pruža, jedna od poslovnih aktivnosti agencije je i organizacija sajma nautike pod nazivom KOTOR BOAT SHOW.

Kotor Boat Show je osnovan 2005. godine kao veoma ambiciozan projekat koji je trebao predstavljati najveću manifestaciju te vrste u našoj zemlji. U početku je bio organizovan u saradnji sa renomiranom kompanijom Profectus iz Splita (organizatorom Croatia Boat Show-a). Uz veliko iskustvo stečeno godinama i kvalitetnim radom isti je premašio očekivanja. Vjerujem da je ovo omogućilo svrstavanje sajma nautike u Kotoru među prestižne Sajmove u regionu.

Slika 2. Luka Kotor



Izvor : <http://luckauprava.me>

Primjetno promjenjeno socio – političko okruženje – sticanje crnogorske nezavisnosti pružilo je mogućnosti za investiranje na otvorenom tržištu i privuklo pažnju stranih investitora. Ovo je još više došlo do izražaja kada su investitori prepoznali razne mogućnosti za ulaganje u projekte posebno one vezane za nautički turizam. Sve ovo je učinilo Crnu Goru atraktivnom za nautičke turiste a Sajam Nautike Kotor atraktivan za posjetu i izlaganje.

Slika 3. Kotorska Luka



Izvor : <http://www.diamondtravelguide.com>

2007. godine Luka Kotor A.D. i agencija KotorMar nastavljaju organizaciju Sajma Nautike uz podršku Opštine, Turističke organizacije, Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija i drugih. V Sajam Nautike je održan u periodu od 02.do 06. 09. 2009. godine. Svjetska kriza je uticala na ustaljeni rast Sajma ali su uspjeli održati nivo i kvalitet prethodnih sajмова.

Slika 4. Kotor



Izvor : <http://www.sea-seek.com>

Kotor Boat Show doprinosi afirmaciji crnogorske obale, posebno impresivnog svjetski poznatog Bokokotorskog zaliva, među poznate destinacije nautičkog turizma u Jadranu.

Uvijek je privlačio medijsku pažnju i veliku posjećenost ne samo među zaljubljenicima u nautiku već i među posjetiocima i turistima.

Usluge koje pruža ova agencija su:

- Rezervacija veza
- Pomoć kod uplovljenja/isplovljenja
- Snadbjevanje gorivom bez taksi
- Snadbjevanja
- Vina i alkoholna pića
- Katering
- Cvijetni aranžmani
- Vešeraj i hemijsko čišćenje
- Kurir
- Radna snaga
- Prevodioci
- Putni aranžmani
- Rezevacije za restorane i noćne klubove
- Automobili i limuzine
- Ture sa vodičima i ekskurzije
- Brodogradilišta i suve dokove
- Tehničke servise i opravke
- Usluge komunikacija
- Bankarske i kancelarijske usluge
- Usluge obezbjedjenja
- Medicinska pomoć
- Kozmetički tretmani

3.5. Opšti uslovi poslovanja Luke Kotor

Opšti uslovi poslovanja važe za sve korisnike usluga (»ugovorne strane« prema Ugovoru o vezu) u Marinskom dijelu »Luka Kotor« A.D. Kotor.

1. »Luka Kotor« određuje vez za plovilo sa svojim planom vezova i može plovilo prema potrebi premještati o čemu će pravovremeno obavjestiti vlasnika.

2. Smatra se da je pružena usluga korištenja veza ako je plovilo na prostoru luke, potpisan ugovor, predati ključevi i dokumentacija koja omogućuje isplovljenje sa popisom inventara.

3. Preuzimanjem dokumentacije koja omogućava isplovljenje od ugovorene strane smatra se da je plovilo preuzeto. Luka se oslobađa svake odgovornosti bez obzira da li je plovilo u luci ili je u plovidbi.

4. Ugovorna strana kao korisnik plovila, posada i ostale osobe na plovilu dužne su:²⁹

- pridržavati se ovih uslova i Pravilnika o redu u Marinskom dijelu luke Kotor. Zbog nepridržavanja istih luka može otkazati vez.
- opremiti plovilo protivpožarnim sredstvima koja će efikasno djelovati na samom plovilu. Luka može tražiti dodatna protivpožarna sredstva ukoliko smatra da postojeća nijesu dovoljna.
- čuvati plovilo i opremu pažnjom dobrog domaćina. Ako luka smatra da se vlasnik ne odnosi prema imovini kao dobar domaćin, može preduzeti mjere kojima će sačuvati imovinu na teret ugovorne strane.
- opremu plovila navedenu u popisu inventara spremati u zatvoreni prostor plovila.
- ključeve plovila redovno predavati upravi luke. Za plovila čiji ključevi nisu u upravi, luka ne odgovara.
- prije svakog napuštanja plovila isključiti sve elektro i vodovodne priključke. Ako to ne uradi osoblje luke može samo isključiti priključke bez da obavjesti ugovornu stranu.
- pridržavati se važećih propisa u pogledu boravka i plovidbe u granicama obalnog mora CG.
- na plovilu staviti vidljivu oznaku imena ili registracije. Ako to ne uradi luka može postaviti odgovarajuće oznake na trošak ugovorne strane.
- plovilo opremiti kvalitetnim i odgovarajućim konopima i ceradom. Uočene nedostatke luka može otkloniti na račun ugovorne strane bez predhodnog obavještenja.
- nadoknaditi štetu na plovilima i opremi trećih lica koju je prouzokovala posada ili je nastala kao posljedica lošeg održavanja plovila ili opreme.
- privez plovila izvesti pravilno, odnosno prema zahtjevu osoblja luke. Ako plovilo nije privezano, luka će ga privezati na trošak ugovorne strane.
- za obavljanje traženih radova na plovilu dati na uvid tehničku dokumentaciju iz koje se može tačno uočiti način rješavanja tehničkih zadataka³⁰

5. Luka nije u obavezi nadoknaditi štetu u sledećim slučajevima:

²⁹ Interna dokumentacija Luke Kotor.

³⁰ Interna dokumentacija Luke Kotor.

- štete kao posljedice više sile;
- štete na plovilu proizašle kao posljedica zlonamjernog postupka ili grube nemarnosti vlasnika ili korisnika, posade ili drugih osoba na plovilu;
- štete proizašle zbog neodržavanja, zapuštenosti ili dotrajalosti plovila ili opreme;
- štete kao posljedice skrivene mane;
- štete na opremi ili nedostatak opreme koja nije u popisu inventara;
- šteta na opremi ili nedostatak opreme koja je na popisu inventara a nije bila u zatvorenom prostoru pod ključem ili je nestala bez obijanja;
- šteta na opremi ili nedostatak opreme koja je na popisu inventara i koja je bila u zatvorenom prostoru pod ključem ali je nestala usljed obijanja;
- štete nastale zbog nestručno izvedene elektro ili vodovodne instalacije na plovilu odnosno od priključka na obali do plovila;
- štete nastale zbog pucanja konopa koji pripadaju plovilu;
- štete proizašle zbog nepridržavanja uslova poslovanja i Pravilnika o redu;
- štete proizašle iz nepridržavanja carinskih, lučkih i drugih upravnih propisa;
- štete usljed zamrzavanja;
- nestanak bokobrana, sidra, konopa, propele i druge opreme koja se može demontirati sa broda bez obijanja;
- štete na plovilu nastale kao posljedica oštećenja od strane drugog broda.

6. Prije ostavljanja plovila na čuvanje i održavanje ugovorna strana je dužna ispuniti »Narudžbu radova za zimu«

7. Ugovorna strana u luci ne može iznamljivati vez trećim osobama.

8. Ako ugovorna strana zanemari ili ne vodi brigu o plovilu, luka ima pravo da preduzme mjere zbog očuvanja imovine a troškove nadoknadi od ugovorne strane.

9. Luka ima pravo pridržavanja (retencije) i založno pravo na plovilu i opremi za sva nepodmirena potraživanja.

10. Za vrijeme odsustvovanja plovila luka može iznajmiti vez drugom korisniku. Ugovorna strana je dužna prijaviti odsustvovanje duže od 7 dana.

11. Nije dozvoljeno bez posebnog odobrenja i odgovarajuće nadoknade vršiti radove na prostoru luke od strane drugih firmi ili osoba. Svi koji borave na prostoru luke dužni su se pridržavati »Pravilnika o unutrašnjem redu luke Kotor«.

12. Na plovila koja su na prodaju nije dozvoljeno postavljati obavještenja o tome. Osoblje luke će ukloniti takve natpise bez obavještanja ugovorne strane.

13. Korišćenje plovila od strane osoba koje nisu ugovorne strane može se vršiti samo uz pismeno odobrenje vlasnika.

14. Radovi koje ugovorna strana ili opunomoćeni korisnik, posada i ostale osobe na plovilu naručuju van ugovorene obaveze plaćaju se odmah nakon izvršenog rada a po prijemu računa.

Eventualne reklamacije naručilac radova je dužan pismeno prijaviti najkasnije u roku od 30 dana po prijemu računa.

15. Ugovorna strana je obavezna osigurati plovilo i opremu od uobičajenih rizika. Plovila koja nisu osigurana neće se primiti u luku, odnosno ne preuzima se nikakva odgovornost za štete na takvim plovilima.

16. Luka ne odgovara za štetu i druge posljedice koje nastaju zbog nepridržavanja ovih uslova poslovanja i Pravilnika o redu u Marinskom dijelu luke Kotor kao i Pravilnika o unutrašnjem redu u luci.³¹

3.5.1. Pravilnik o redu u marinskom dijelu Luke Kotor

1. Prilikom dolaska u luku Kotor plovila su dužna prijaviti svoj boravak uz davanje na uvid licnih isprava (pasoša ili lične karte) i brodskih dokumenata.
2. U slučaju iznošenja opreme sa plovila a koja se nalazi u popisu inventara dužni ste upravi luke prijaviti promjenu na »Popisu inventara«.
3. Svako izlivanje u more ulja, nafte ili ostataka masnoće strogo je kažnjivo.
4. Na području luke nije dozvoljeno paljenje vatre ili upotreba otvorenog plamena. Na plovilu ste dužni imati protivpožarnu opremu.
5. U akvatorijumu luke Kotor nije dozvoljeno glisiranje, kupanje, vožnja skutera i ribanje.
6. Priključke za vodu i struju obavezno treba isključiti nakon izlaska sa plovila.
7. Dozvoljeno je priključenje na razvodni ormarić samo ispravnim kablom i sigurnosnom sklopkom snage koja je maksimalno dozvoljena na utičnici. Priključak na vodu može se vršiti samo ispravnim crijevom.
8. Pomoćne čamce, skutere, satelitske antene ili drugu opremu nije dozvoljeno montirati ili držati na obali.
9. Svoje plovilo dužni ste uvijek vezati sopstvenim konopima na uobičajeni način za Marinski dio luke Kotor i prema uputstvima osoblja. Konopi za vez moraju biti kvalitetni i dovoljno dimenzionirani. Konopi i plutače ne smiju ometati plovidbu ostalih gostiju. Nije dozvoljeno postavljanje sopstvenih plutača.

³¹ Interna dokumentacija Luke Kotor.

10. U marinskom dijelu luke nije dozvoljeno slobodno puštanje pasa bez povodca.
11. Servisne usluge i popravke na plovilu ne smiju se vršiti bez saglasnosti uprave luke.
12. Nije dozvoljeno sušenje veša na prostoru luke.
13. Nije dozvoljeno isticanje posebnih natpisa, reklama ili oglašavanje prodaje plovila
14. Nije dozvoljeno narušavati mir ostalih gostiju. U periodu od 23:00 do 08:00 zabranjeno je galamiti i stvarati buku.
15. Ulaskom u prostor Marinskog dijela luke Kotor dužni ste se ponašati prema ovom Pravilniku.
16. Svoje primjedbe možete prijaviti upravi luke i upisati ih u knjigu žalbi.
17. Zbog nepridržavanja odredbi ovog Pravilnika može doći do otkazivanja korišćenja veza.³²

3.5.2. Mjere ekološke prevencije u Luci Kotor

Osnovni princip strategijskog razmišljanja o razvoju Luke Kotor u uslovima postojeće ekonomske krize treba da bude njen održivi razvoj. On podrazumijeva neophodnost pronalaženja kompromisa između ekološke potrebe za očuvanjem postojećih prirodnih resursa i potrebe za ekonomskim razvojem.

U cilju obezbjeđenja što većeg stepena sigurnosti i bezbjednosti, ekoloske zaštite okoline kao i što efikasnijeg rada u Luci Kotor, svim korisnicima lučkih usluga ili onima koji se nađu na teritoriji i akvatorijumu Luke Kotor su u obavezi da poštuju preventivne mjere koje su ustanovljene od strane Lučkih Vlasti.

1. Plovni objekat koji se nalazi u luci mora biti spreman za manevrisanje;
2. Plovni objekat koji se nalazi u luci, mora biti sigurno privezan ili usidren odgovarajućim vezovima ili sigurnom dužinom lanca.
3. Čamci koji pripadaju brodu, koji je privezan ili usidren u luci, mogu se spuštati u vodu samo uz odobrenje Lučke Kapetanije i uz saglasnost Luke Kotor;
4. Ako se brodu dogodi "accident/incident/breach of security" ili se otkrije nedostatak koji utiče na integritet i plovnost broda ili integritet opreme potrebne za zaštitu životne sredine od zagađivanja uljem, opasnim hemikalijama i štetnim materijama, zapovjednik broda je dužan da u najkraćem mogućem roku obavijesti Lučku kapetaniju i PFSO Luke Kotor

³² Interna dokumentacija Luke Kotor.

5. U slučaju zagađivanja mora sa plovnog objekta, izvršiće se uzimanje uzoraka radi utvrđivanja zagađivanja, prema tome preduzeće se kaznene mjere.³³

U akvatorijumu i na teritoriji Luke Kotor zabranjeno je slijedeće:

1. Premještati, mijenjati ili uklanjati vezove, sidra drugog plovnog objekta, kada je to potrebno zbog dolaska/odlaska drugog broda bez odobrenja;
2. Oštećivati operativnu obalu teškim vozilima, smještanjem predmeta preko dopuštenog opterećenja;
3. Koristiti operativnu obalu kao skladiste;
4. Zavarivati , ložiti vatru na otvorenom na obali ili plovnom objektu;
5. Čistiti, strugati, bojadisati ili prati nadvodni ili podvodni dio oplata broda;
6. Držati u pogonu brodski propeler , osim zbog obavljanja potrebnog manevra broda;
7. Zagađivati vazduh ispuštanjem prašine, dima ili gasova ;
8. Plivati, skijati, voziti skuter, roniti i ribati u granicama plovnog puta;
9. Upotreba brodske sirene, osim u slučaju opasnosti ili po odobrenju Lučkog Kapetana ili prema potrebi po međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru ;
10. Iskrcevati teret ,vozila ili snadbjevanje pogonskim gorivom prije nego se iskrcaju putnici;
11. Brodski siz (skala) za ukrcavanje/iskrcavanje putnika mora biti opremljen i bezbjedno postavljen, noću propisno osvjtljen ;
12. Prilikom ukrcaja/iskrcaja vozila sa broda u vozilu se može nalaziti samo vozač;
13. Ispuštanje u more prljave tečnosti (kaljuža, otpadne vode, sanitarne vode, mješavina goriva i ulja);
14. Ispuštanje balastnih voda i taloga iz balastnih tankova ako sadrže štetne materije, patogene mikroorganizme i invazivne vrste;
15. Koristenje anti-fouling sredstava kod obraslog broda;
16. Bacati ili iskrcati komunalni otpad i smeće osim za to posebno namjenjenim sredstvima i uz predhodnu saglasnost dežurnog radnika službe lučkih usluga;
17. Obavljati poslove dezinfekcije, dezinfekcije i deratizacije, fumigacije i degazacije na plovilima, vozilima ili teretu.

³³ Ibidem.

U slučaju opažaja požara ili potencijalne opasnosti, zapovjednik broda je dužan odmah da obavjesti Lučkog Oficira Bezbjednosti i/ili PFSO koji je u službi.³⁴

3.5.3. Mjere protivpožarne prevencije u Luci Kotor

U cilju obezbjeđenja što većeg stepena protiv požarne zaštite u Luci Kotor, svim korisnicima lučkih usluga ili onima koji se nađu na teritoriji i akvatorijumu Luke Kotor su u obavezi da poštuju preventivne mjere koje su ustanovljene od strane Lučkih Vlasti.

- U skladu sa zakonskim propisima, vršiti regularnu kontrolu protiv požarne opreme i uređaja.
- Brod koji se snabdijeva pogonskim gorivom u luci danju mora vijoriti crvenu zastavu na najistaknutijem mjestu, a noću paliti crveno svijetlo vidljivo sa svih strana i držati zatvorene sve palubne otvore tokom čitave operacije. Posada, sredstva za gašenje požara i SOPEP oprema moraju biti u stanju pripravnosti. Prije početka snabdijevanja pogonskim gorivom, zapovjednik broda je dužan da o tome obavještava Lučku Kapetaniju i službu bezbjednosti Luke.
- Obavezna upotreba plutajuće brane za vrijeme prekrcaja goriva i potpisivanje bezbjedonosne ček liste (Safety check list).
- Obavezna upotreba požarnog kamiona za protivpožarnu zaštitu

Strogo zabranjeno :

1. Upotrebljavati otvoreni plamen na teritoriji Luke, niti unutar plovila koja borave u Luci, osim uz saglasnost šefa službe bezbjednosti u Luci, koji može odrediti i odgovarajuće mjere predostrožnosti.
2. Upotrebljavati protivpožarne uređaje, posebno one koje spajaju sa drugim sistemima i uređajima, ukoliko nisu u skladu da međunarodnim standardima.
3. Upotrebljavati protivpožarne uređaje za bilo koju drugu svrhu, osim za onu za koju su namjenjena.
4. Upotreba oil spill dispersanta bez odobrenja Lučkih Vlasti.
5. Skidati ili rasklapati bilo koji uređaj ili dio protivpožarnog sistema u Luci ili na plovilima, a da se ne obezbijedi zamjena i njegovo funkcionisanje.
6. Upotrebljavati bilo koje uređaje za zavarivanje, grijanje, kuvanje i slično koji nisu dio opreme plovila bez saglasnosti šefa službe bezbjednosti, koji može odrediti odgovarajuće mjere predostrožnosti.
7. Vršiti manipulaciju, odnosno ukrcaj/iskrcaj bilo kojeg tereta klasificiranog kao “opasan teret” u skladu sa IMDG Codom

³⁴ Ibidem.

8. Krcati /iskrcavati ili pretakati gorivo ili bilo koju zapaljivu materiju , osim na mjestima koja su za to predviđena i uz prisustvo dežurnog radnika službe sigurnosti.³⁵

3.6. Inovacije u domenu lučkih manifestacija

Savremena turistička tražnja se usmjerava prema tzv. modelu 6E: Experience - iskustvo, Excitement - uzbuđenje, Escape - bijeg, Education - edukacija, Entertainment – zabava i Ecology – ekologija.

Navedeni pokazatelji idu u prilog tržišnoj poziciji Luke Kotor. Naravno, menadžment treba intenzivno da radi na budućem što većem i boljem prilagođavanju navedenim zahtjevima. U tom kontekstu kao komplementarne djelatnosti treba posmatrati budući razvoj i komercijalizaciju nekoliko sljedećih turističkih proizvoda: gradski odmor ("City Break"), kružna putovanja ("Touring"), MICE turizam, događaji ("Events") specijalni interesi, zdravstveni turizam ("Spa & Wellness"), planine i jezera ("Mountain and Lake Holidays") i ruralni turizam.

Akronimom MICE označava se onaj dio sektora poslovnog turizma koji se bavi organizovanjem i realizacijom sastanaka, motivacionih putovanja, konferencija i raznih događanja. Nosioci MICE djelatnosti najčešće su hoteli viših kategorija, koji poseduju kako organizacionu tako i tehničku infrastrukturu za realizovanje takvih manifestacija.

Pomenuta infrastruktura čini neophodne preduslove, ali oni nisu dovoljni za uspjeh na MICE tržištu. Prosječno trajanje manifestacija takve vrste iznosi najviše dva dana. Tome treba dodati vrijeme koje je potrebno za dolazak i odlazak.

Što je neka MICE destinacija manje pristupačna, to su joj manje šanse u međunarodnoj konkurenciji, jer – „vrijeme je novac“. Pošto se radi o manifestacijama iz oblasti privrede, i troškovi putovanja igraju značajnu ulogu.³⁶

Kongresni turizam predstavlja tržište koje bilježi porast. Iz spomenutih razloga štednje vremena i sredstava, MICE manifestacije obično se organizuju na domaćem tržištu. Inostranstvo se bira onda kada pruža značajan dodatni faktor koristi.

Korist može da proizađe iz materijalnih prednosti ili nematerijalnih vrijednosti koje su povezane sa dotičnom lokacijom. U njih se ubraja ljepota mjesta, njegovo ime i prestiž. Kotor, Budva, Bečići, Tivat, Podgorica kao glavni grad, podesni su za razvoj kongresnog turizma, a zatim i Cetinje, ukoliko se istorijsko jezgro inscenira na atraktivan način.

Crna Gora bi akcenat mogla da stavi na motivaciona putovanja (incentives) i razne događaje (events). Događaje bi Crna Gora mogla da organizuje tako što će elemente svoje strategije

³⁵ Ibidem.

³⁶ Strategija razvoja turizma u Crnoj Gori do 2020. godine, Ministarstvo turizma i zaštite životne sredine, Podgorica, 2008. str. 46.

turizma i komponente svojih kulturno-istorijskih potencijala povezati sa doživljajima prirode i raznim takmičenjima.

Organizacija i reklamiranje za organizatora su skopčani sa znatnim ulaganjima i nijesu obavezno profitabilni. Ali dobro osmišljen događaj gostima koji tu provode odmor ne pruža samo nešto neočekivano i lijepo. On istovremeno postaje podsticaj za nastajanje izvještaja o dotičnoj destinaciji, koji će se plasirati na razne strane. Što je događaj neobičniji, to je veći efekat njegovog odjeka.

Razna takmičenja u neobičnim sportovima mogla bi da posluže kao ideja. Luka Kotor bi mogla do potrebnih komparativnih prednosti u svojoj ponudi doći njenim kreiranjem metodom kombinovanja (sinergijom) autohtonih lokalnih (autentičnost ambijenta, domaća kuhinja i dr.) i globalnih elemenata.

Ponudu treba obogatiti specifičnim i značajnim događajima, kao što su: ribarske noći, koncerti tradicionalnih pjevačkih klapa i folklornih društava, različite pozorišne i druge umjetničke predstave, likovne izložbe, filatelističke izložbe i sl.

Podrazumijeva se da navedeni događaji ne smiju ometati goste, nego se moraju uklopiti u stvaranje prijatne i atraktivne atmosfere za sve, a primjer za to je Bokeška noć.

3.7. Nove usluge luke i njihova standardizacija

Turistička ponuda Luke Kotor sadrži mnoge prirodne i atraktivne faktore, nautičko-turističke sadržaje i usluge. U bitne prirodne i antropogene uslove, koji čine apsolutne i komparativne prednosti na tržištu odgovarajućih usluga, spadaju: klimatske prilike, geografski položaj prema emitivnim turističkim zemljama, razuđenost i izvanredne karakteristike morske obale (plaže visokog kvaliteta i dr.), zadovoljavajuća dubina i prostranost akvatorija, jačina vetrova i vidljivost, pogodna temperatura, boja i prozirnost mora, morske struje i veličina talasa, umjerena jačina plime i oseke, raznolikost pomorskog pejzaža, blizina planina, rijeka i jezera, blizina aerodroma i značajnih turističkih destinacija, brojni i stari istorijsko-kulturni spomenici, zabavne, kulturne i sportske manifestacije.

Osnovne determinante budućeg razvoja Luke Kotor moraju se zasnivati na novim uslugama i njihovoj standardizaciji. U tom smislu, potrebno je kako slijedi: izgradnja i dalje oblikovanje turističkog i nautičko-turističkog identiteta, profilisanje turističko-nautičke luke, oplemenjivanje ukupne ponude u nautičkom turizmu, koje treba da povoljno utiče na rast tražnje, iznalaženje optimalnih rješenja u dijelu restrukturisanja marine i njenog povezivanja s ostalim firmama u nautičkom turizmu, stimulisanje izgradnje raznovrsne domaće male flote, posebno sportske opreme za aktivnosti na vodi, formulisanje originalne i održive marketinške koncepcije u nautičkom turizmu, povećanje nivoa kategorizacije, razvoj komplementarnih turističkih i ostalih privrednih djelatnosti, vezanih za organizaciju i sigurnost plovidbe, izlete, oživljavanje malih turističkih mjesta i dr., usklađivanje cijena usluga s konkurencijom na sredozemlju i u susjednoj

Hrvatskoj, razvoj nautičke infrastrukture, razvoj kapaciteta za proizvodnju, popravku i održavanje plovnih objekata, unapređenje ekologije, usavršavanje sistema iznajmljivanja plovila (čarter), poboljšavanje organizacije sportskih sadržaja na moru, unapređivanje pratećih sadržaja koji su u funkciji povećanja dnevne nautičko-turističke potrošnje, usklađivanje razvoja marine s potrebama i mogućnostima lokalne sredine, prirodnog ambijenta i nacionalnim interesima, usmjeravanje ulaganja prema formiranju nautičkih klubova, muzeja, zbirki, jedriličarskih i jahtaških manifestacija, kao i prema sadržajima koji će povećati prodaju plovila, nautičke robe i opreme, poboljšanje usluga osiguranja, povećanju nivoa obrazovanja u ovoj oblasti itd.

S ekonomskog aspekta, nautička lokacija Luke Kotor u budućnosti treba, pored postojećih (dosadašnjih), da ima najveće koristi od pristanišnih taksi, troškova koji se plaćaju na ime organizacije izleta, izdataka za manje i veće obroke, izdataka za suvenire i raznih usluga koje su povezane sa krstarenjem.

Od velikog značaja u budućnosti je i uticaj reklame, koju svaki luksuzni brod za krstarenja pravi za čitav region. To bi trebalo da se iskoristi i u reklami da se uključe brojne, a posebno najvažnije istorijske znamenitosti, kako iste ne bi (kao što je to slučaj do danas) bile samo sporadično posjećene.

Recepcija i informacione usluge moraju biti profesionalno organizovane i njihov zadatak treba da bude informisanje gostiju o svim atrakcijama i turističkim sadržajima Kotora i regiona. Moraju se motivisati svi stručni radnici Luke Kotor da stvore dobru atmosferu i zadovolje sve potrebe nautičkih gostiju u direktnim kontaktima sa njima.

Visok kvalitet usluge i na njemu zasnovana politika konkurentnih cijena, kao instrumenti za donošenje odluka, trebaju biti praćeni dobro definisanim promotivnim aktivnostima i učešćem na nautičkim sajmovima, radi stvaranja prepoznatljivog imidža na nautičkom tržištu i isticanja specifičnih osobina, kvaliteta i njenih konkurentskih prednosti.

Za sve gore navedene nove usluge potrebno je izvršiti strogu standardizaciju, u cilju stvaranja očekivane konkurentne prednosti. Standardizacija usluga je jedna od strategija ponude. Ona predstavlja trend koji na različitim nivoima usluga i cijena postoji i primjenjuje se svuda u svijetu.

Njen uspjeh počiva na više prednosti za klijenta, kao što su: efikasnost, predvidivost, mogućnost upoređivanja i kontrole.

Standardizacija usluga može se realizovati u skladu s UNWTO principima koji utvrđuje razvojne šanse u sljedećim sferama ponude:

- Kod life style-proizvoda, u kombinaciji sa ciljanim stvaranjem imidža i Brenda pojedinačnih segmenta ponude: destinacija kao raznovrsni proizvod pod jednim brendom

- Kod kvalitetnih proizvoda u svim oblastima usluga povezanih sa turističkom privredom. Naglašavanje kvaliteta rezultat je konkurencije širom svijeta u borbi za platežno jake klijente, i preduslov je za stvaranje brenda.
- Turizam zasnovan na prirodi u kombinaciji sa sportskim aktivnostima.
- U kulturnom turizmu: turistima sa akademskim interesovanjima priključuju se i nove ciljne grupe koje u svoj odmor ugrađuju i aspekt kulture (kulturne manifestacije, likovne kolonije, pjesničke večeri itd.).³⁷

Zaključak

Nautički turizam kao selektivna turistička ponuda i novi privredni fenomen je dobio značajno mjesto i u crnogorskom turizmu i privredi. On je još u početnoj razvojnoj fazi. U tom smislu se u mnogim zvaničnim stratezijskim dokumentima navodi da za privredu Crnu Gore nautički turizam predstavlja novu i nedovoljno iskorišćenu razvojnu šansu.

Istraživačka analiza u ovom radu je sprovedena s aspekta aktuelnog modeliranja razvojnog koncepta, koji u centar pažnje stavlja dva bitna faktora: lokalitet kao resurs i osnovne djelatnosti koje se razmještaju na obali.

Nautički turizam i racionalno pozicioniranje luke u njemu s upravljačkog aspekta po pravilu treba da ispunjava četiri osnovna kriterijuma selektivne turističke vrste, i to: tržišnu prepoznatljivost, troškovnu poziciju nautičara, dodatnu tražnju nautičara, koja se izdvaja iz klasičnog oblika turizma, a realizuje se kroz dodatnu ponudu nautičkog turizma i statistički obuhvat.

Konkretna strategija razvoja luka nautičkog turizma u Crnoj Gori, kao i u susjednim državama, moraju polaziti od sljedećih stratezijskih faktora: velikog prirodnog potencijala crnogorske obale, potrebe za stranim direktnim investicijama i potrebe za neprekidnim razvojem nautičkog turizma po relativno visokim stopama.

³⁷ Zakon o turizmu Crne Gore, Skupština Crne Gore, Podgorica, 2010. str. 17.

Smatra se da će od stepena primjene navedenih strategijskih faktora direktno zavisiti tržišno pozicioniranje konkretnih marina i luka nautičkog turizma.

U savremenim uslovima, za efikasno upravljanje u nautičkoj luci su bitne njene opšte kompetencije (efikasnost poslovanja, lokacija, niske lučke tarife, brzina, kvalitet i raznolikost pružanja usluga itd.), kao i kvalitet paketa njenih lučkih usluga.

Postojanje navedenog paketa usluga zavisi od mnoštva prostornih, vremenskih, organizacionih, cjenovnih, finansijskih, upravljačkih i drugih faktora. Efikasna upotreba lučkih resursa podrazumijeva veliki broj sinhronizovanih faktora uticaja, među kojima su: moderni lučki kapaciteti (suprastrukturni objekti), savremena oprema, savremeni tehnološki postupci u procesu realizacije lučkih usluga, kvalitetna organizacija rada, kvalitetan menadžment, visok stepen organizacije i izvođenja usluga, primjena najsavremenijih informacionih tehnologija, transparentno i tačno informisanje, kvalitetna kadrovska struktura i njeno stalno usavršavanje, institucionalizovana, stabilna i stimulatívna politika cijena, širok asortiman usluga itd.

Najrasprostranjenije strategije usmjerene na poslovnu i upravljačku efikasnost luka nautičkog turizma su: strategija minimizacije ukupnih (opštih i logističkih) troškova, strategija poboljšanja kvaliteta lučkih usluga, strategija optimizacije konfiguracije lučke i logističke infrastrukture i forsiranje ključnih kompetencija.

Da bi luka nautičkog turizma uspješno poslovala i ostvarivala profit, potrebno je efikasno i racionalno upravljati njenim poslovnim procesima i postojećim resursima. To znači vršiti niz ekonomskih izbora (donositi razne kvalitetne i racionalne odluke) o aktiviranju raspoloživih resursa, koji su u funkciji poslovanja luke, i to na tri osnovna područja: zapošljavanje ljudskih resursa, kupovanje nove opreme (angažovanje kapitala) i organizovanje i realizacija svakodnevnih poslova.

Na primjeru Luke Kotor je potvrđena polazna hipoteza, a dokazano je:

- a) da nautički turizam zaista ima niz specifičnosti u odnosu na druge vidove selektivnog turizma, i da se iste moraju uvažavati da bi se ostvario njegov razvoj,
- b) da je dosadašnji razvoj nautičkog turizma imao niz pozitivnih efekata po luku, ali i Kotor kao destinaciju u cjelini, ali da je pokazao i neke nedostatke, koji su u radu jasno navedeni, uz predlog mjera kako da se otklone i
- c) da se upotrebom novog razvojnog koncepta mogu maksimizirati ekonomski razvojni efekti, u uslovima postojećih ograničenja i uz uvažavanje koncepta održivog razvoja luke na dugoročnoj osnovi.

Literatura

Štampani izvori

1. Čomić, Đ.,: Turistička geografija, Visoka hotelijerska škola, Beograd, 2008.
2. Dulčić, A.,: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokom, Split, 2002.
3. Godfrey, K.,Clarke, J.,: The Tourism Development Handbook: A Practical Approach to Planning and Marketing, Thomson Learning, London, 2000.
4. Hall, C. M.,: Tourism Planning: Policies, Processes and Relation-ships, Prentice, Hall, Harlow, New York, 2000.
5. Jovičić, Ž.,: Osnovi turizmologije, Naučna knjiga, Beograd, 1980.
6. Kosar, Lj.,: Hotelijerstvo – teorija i praksa, Viša hotelijerska škola, Beograd, 2002.
7. Kosar, Lj.,: Hotelijerstvo, Viša hotelijerska škola, Beograd, 1993.
8. Luković, T., Gržetić, Z.,: Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hidrografski institut Split, Split, 2007.
9. Luković, T., Šamanović, J.,: Management i ekonomika nautičkog turizma, Dubrovnik – Split, 2007.
10. Luković, T.,: Nautički turizam – Definicije i dileme, Naše more – Znanstveni časopis za more i pomorstvo, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007.

11. Luković, T.: Nautički turizam – Definicije i razvrstavanje, Ekonomski pregled – Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 2007.
12. Luković, T.: Nautički turizam Europe: Kako ga definisati i razvrstati, Acta Turistica Nova, Visoka poslovna škola, Zagreb, 2007.
13. Pravilnik o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalno tehničkim uslovima i njihovoj kategorizaciji, Ministarstvo turizma, Podgorica, 2003.
14. Ross, K.: Cruise Ship Tourism, Cowan University, Faculty of Business and Law, School of Marketing, Tourism and Leisure Joondalup WA 6027 Australia, 2006.
15. Šamanović, J., Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola, Split, 2002.
16. Stipanović, C., Gračan, D.: Development strategies functioning as ACI marina Umag competitiveness, Naše more, 2006.
17. Strategija razvoja turizma u Crnoj Gori do 2020. godine, Ministarstvo turizma i zaštite životne sredine, Podgorica, 2008.
18. Vukotić, V.: Poslovanje i barijere u poslovanju u opštinama Bar, Budva i Ulcinj, Centar za preduzetništvo i ekonomski razvoj, Podgorica, 2008.
19. Zakon o turizmu Crne Gore, Skupština Crne Gore, Podgorica, 2010.

Internet izvori

1. <http://visit-montenegro.com>
2. <http://www.portofkotor.co.me/>
3. <http://luckauprava.me>
4. <http://www.diamondtravelguide.com>
5. <http://www.montenegro.travel>
6. <http://www.sea-see.com>

Ostalo

1. Interna dokumentacija Luke Kotor.