

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**



Margita Kruščić

Nautički turizam Crne Gore

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, Februar 2017.

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

Nautički turizam Crne Gore

SPECIJALISTIČKI RAD

Mentor: Doc.dr Predrag Sekulić

Predmet: Nautički turizam i upravljanje marinama

Student: Margita Kruščić

Br.indeksa: S21/15

Studijski program: Nautički turizam i upravljanje marinama

Tivat, Februar 2017.

Sadržaj

Uvod

1. Definisane nautičkog turizma i njegov nastanak	2
2. Pojam objekata nautičkog turizma.....	10
2.1.Luke nautičkog turizma	12
2.2.Pojam marine	14
2.3.Funkcije marine	15
2.4.Marine od značaja u Crnoj Gori.....	16
3.Plovila nautičkog turizma	17
3.1. Jedrilice, gliseri i čamci	18
3.2.Kruzeri	18
4.Elementi nautičkog turizma.....	18
4.1.Jedrenje	18
4.2.Ronjenje	19
4.3.Surfovanje	19
4.4.Rafting.....	21
5. Nautički turizam i elementi nautičkog turizma u Crnoj Gori.....	22
6. Poznate luke na crnogorskom primorju.....	26
6.1.Marina Bar	27
6.2.Luka Kotor	31
6.3.Marina Budva.....	32
6.3.1.Nove usluge luke i njihova standardizacija	34
6.4.Luka Tivat.....	35
6.5.Luka Herceg Novi.....	36
7.Značaj nautičkog turizma za Crnu Goru	37
Zaključak	

Uvod

Nautički turizam predstavlja novu ekonomsku pojavu kojoj budućnost tek predstoji. Svojim višestrukim učincima nautički turizam otkriva nove, sadržajnije uslove života, urbanizacije i uređenja životnog prostora, kao i niz djelatnosti koje su posredno ili neposredno povezane sa cjelokupnom turističkom ponudom. Nautički turizam privlači pažnju cijelom svijetu zbog izgradnje kapaciteta, a razvojem istog će se intezivirati izgradnja luka posebne namjene. Luke nautičkog turizma postaju mjesta realizacije nautičkog turizma.

U nautičkom turizmu, segmentu turističke ponude kojeg karakteriše luksuz ogleda se rastući renome Crne Gore. Prema prihodima koji se ostvaruju kretanjem turista plovilima po moru, možemo reći da je nautički turizam jedan od unosnijih oblika za turistički receptivnu zemlju, pa svakako i za Crnu Goru. Razvojem dopunskih sadržaja u lukama nautičkog turizma, obogatila bi se turistička ponuda i smanjila zavisnost turizma od ograničenih resursa kupališnog turizma.

Rad se sastoji iz sedam dijelova. U prvom dijelu rada opisuje se pojam i definicija nautičkog turizma, drugi dio se odnosi na pojam objekata u nautičkog turizmu, u trećem dijelu stavljen je akcenat na plovila nautičkog turizma, četvrti dio sadrži elemente nautičkog turizma, u petom dijelu se govori o nautičkom turizmu Crne Gore šesti dio opisuje poznate luke i marine u Crnoj Gori, sedmi dio obrazlaže značaj nautičkog turizma za Crnogorsko primorje.

1. Definisiranje nautičkog turizma i njegov nastanak

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 analiziramo sadašnje stanje razvijenosti nautičkog turizma i dinamiku njegovog razvoja, moguće je definisati 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 .

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

Postoje brojna shvatanja o sadržaju nautičkog turizma i raznolikost definicija u našoj i stranoj literaturi. Zajedničko im je da je on multifunkcionalna turistička djelatnost s veoma izraženom pomorskom komponentom, tj. da on predstavlja skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom nautičara u lukama ili izvan njih, kao i korišćenje plovnih i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost radi rekreacije, sporta i rasonode (jedrenje, veslanje, ronjenje, krstarenje, rafting, surfovanje, robinzonski, boravišni, izletnički turizam i dr. Nautički turizam je selektivna turistička vrsta. Prisutan je na moru, rijekama, jezerima i kanalima. Postao je privredno značajna turistička djelatnost, koju je Dowling nazvao nautička turistička industrija.¹

Nautički turizam je fenomen nastao rastom standarda visoke i srednje klase, kojima obične turističke ponude nisu mogle pokriti njihove potrebe. Nautički turizam naziva se još i maritimni, primorski ili jahting turizam. Sam naziv ukazuje na njegov sadržaj, te način zadovoljavanja potreba njegovih korisnika. Stalnim razvojem nautičkog turizma javljaju se novi oblici i sadržaji koji ga razvijaju i mijenjaju mu strukturu. Pod tim utjecajem, posljednjih godina, javlja se cijeli niz novih oblika nautičkog turizma. Sastavno se nautički turizam može podijeliti na više podvrsta, kao što su veliki ili mali nautički turizam. Veliki nautički turizam djeluje putem trajekata, putničkih brodova, hidrobrodova i slično. Mali nautički turizam obavlja se putem čamaca, jedrilica, jahti, glisera, skutera, kajaka, splavi i slično.

Nadalje, prema vlasništvu plovila, imamo nautički turizam na vlastitom ili plovilu neke institucije. S druge strane, koriste se unajmljena plovila na određeno vrijeme

¹Unković, S., Zečević, B., Ekonomika turizma, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009, str.12.

(charter). Prema motivima koristi se rekreacijski, sportski i ribolovni nautički turizam. Prema organizaciji plovidbe provodi se individualni nautički turizam i grupni nautički turizam. U svim oblicima ta je podjela uslovna, nautički turizam predstavlja vrlo perspektivan oblik suvremene turističke ponude. Temelji se na prirodnim resursima, čistom moru, razvedenoj obali i slično. Istraživanje broja korisnika toga tipa turističke ponude u svijetu, a posebno na Mediteranu pokazuje stalni rast. U Mediteranskoj sredini najviše ima plovnih jedinica iz ekonomski najbogatijih zemalja, jer nautički turizam je elitni turizam kojeg koriste, prije svega, bogati pojedinci. Uz to je vrlo skup sport, hobi ili uživanje. Za primjer treba navesti, da samo jedno uplovljavanje u marinu, košta koliko boravak trideset običnih turista. Treba napomenuti, da je u svijetu, a posebno na Mediteranu, u zemljama koje nastoje razviti takav oblik turističke ponude u toku izgradnja velikog broja marina, vezova, privezišta, te raznih popratnih sadržaja potrebnih za razvoj nautičkog turizma.

Nautički turizam bi trebalo da ispunjava četiri osnovna kriterijuma selektivne turističke vrste, i to: tržišnu prepoznatljivost, troškovnu poziciju u strukturi troškova nautičara, dodatnu tražnju nautičara, koja se izdvaja iz klasičnog oblika turizma, a realizuje se kroz dodatnu ponudu nautičkog turizma i statistički obuhvat.

Kao osnovne djelatnosti nautičkog turizma navode se sledeće usluge: iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelimično ili potpuno zaštićenu obalu (vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima, iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.), usluge skipera, prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu, usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim djelovima, opremom i sl.), uređenje i priprema plovnih objekata, davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.), škole jedrenja, obuke za skipere i voditelje brodića i druge usluge za potrebe nautičkog turizma. Smatra se da razvrstavanje osnovnih vrsta nautičkog turizma, s obzirom na prevladajući motiv koji ih oblikuje, omogućuje da se razlikuju sledeći osnovni tipovi nautičkog turizma: mobilni, plovidbeni, kupališni, boravišni, sportski, zimi privezane brodice, izletnički, ribolovni, kulturni, zdravstveni i ambijentalni. Isti autor navodi razne podjele nautičkog turizma.²

Marine su dominantan oblik luka nautičkog turizma. U marine na Mediteranu, koje su u razvoju ili malog geografskog značaja spadaju crnogorske marine ("Porto Montenegro", "MC marina Budva" i ostale). Njihovu resursnu osnovu čine prirodne ljepote i uslovi, hidrografski, geomorfološki, biogeografski i klimatski resursi, flora i fauna, društveni resursi (kulturno-istorijski, etnosocijalni, umjetnički, manifestacioni i ambijentalni). Osnova strategijskog planiranja sastoji se u donošenju dugoročnog i sveobuhvatnog plana, kojim se teži poboljšanju trenutne tržišne pozicije, ili u najmanju ruku održavanju postojećeg nivoa. S obzirom da je turizam dinamičan fenomen, strategijskom planiranjem u turizmu se nastoji postići određeni razvoj. Ipak, zbog specifičnosti turizma, odnosno zbog različitosti destinacija, svaka od njih će različito reagovati na razvoj u turizmu.

²Olujić, Č., "Svjetske luke", Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2002., str.98, str.17.

Iz tog razloga, strategijsko planiranje u turizmu predstavlja sveobuhvatan proces, kojim se moraju uzeti u obzir karakteristike destinacije, među kojima se razlikuje: infrastrukturna razvijenost, razvijenost aktivnih nosilaca turističke politike, prostorna udaljenost destinacije, nivo turističke razvijenosti domicilnog stanovništva, razvijenost turističkog sistema i izvori turističke ponude.

Razvoj nautičkog turizma je nedovoljno zastupljen u crnogorskoj literaturi. To bi trebalo da stimuliše sve veću naučnu i istraživačku aktivnost u ovoj oblasti. Jer, razvoj nautičkog turizma može značajno unaprijediti konkurentsku sposobnost Crne Gore kao destinacija nautičkog turizma na regionalnom i globalnom turističkom tržištu. U Crnoj Gori se očekuje da nautički turizam makar djelimično zamijeni nekadašnju uspješnu pomorsku djelatnost, koja je decenijama bila prioritarna u razvojnom pogledu. Smatra se da su prirodni potencijali Crne Gore idelani za razvoj nautičkog turizma, koji prema ostvarenim prihodima svuda u svijetu predstavlja unosan oblik turizma. Mišljenja o korisnosti razvoja nautičkog turizma na ovim prostorima ističu pozitivne efekte, od kojih su najvažniji prihod od lučkih taksi, naknada i usluga, kao i prihod od potrošnje posjetilaca u destinaciji.

Crna Gora je dominantno receptivna zemlja u nautičkom turizmu. Ona je pozicionirala nautički turizam po uzoru na susjedne pomorske države Hrvatsku i Italiju, kao djelatnost od strategijskog interesa. Specifičnosti i mogućnosti razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori na primjeru „MC marine Budva“ 115 gorskih marina (kadrovski potencijali, vrste i cijene osnovnih lučkih usluga, njihova promocija i distribucija, prirodne i druge karakteristike koje čine njihov nautički imidž, ustanovili da postoje značajna kadrovska ograničenja, koje često uslovljava sezonski karakter dolaska, privezivanja i čuvanja brodica. Dalje, informisanje bi trebalo da bude na mnogo većem nivou.

Vrlo složenu problematiku nautičkog turizma kao važnog segmenta pomorskog turizma nameće potrebu da se posebna pažnja posveti:³

- pojmu i značenju nautičkog turizma,
- klasifikaciji luka i plovila nautičkog turizma,
- vrsti nautičkog turizma,
- razvoju nautičkog turizma u svijetu,
- razvoju nautičkog turizma kod nas,
- uslovima održivog razvoja nautičkog turizma,
- nautičkom turizmu i njegovom uticaju na ugrožavanje mora,
- građenju luka nautičkog turizma,
- organizacije u lukama nautičkog turizma i
- lukama nautičkog turizma kod nas.

³Brčić, I.: Model istraživanja saobraćajnih uslova za izgradnju marina za nautički turizam, magistarski rad, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2009, str.17.

Nautički turizam je ukupnost svih usluga koji nastaju kretanjem ljudi plovnim objektima po moru u turističke svrhe. Nautički turizam je grana turizma koja se temelji na korišćenju plovnih objekata i infrastrukture sportsko-rekreacijskih organizacija, kojoj je glavna aktivnost krstarenje, i drugi oblici rekreacije (ronjenje, ribolov, jedrenje na dasci, plivanje, itd.). Nautički turizam koristi motorne jahte, jahte s jedrima ili jahte koje imaju motor i jedra, a infrastruktura koju koristi su nautički centri, marine, klubovi i sl. Nautički turizam može biti različit i prema vlasništvu plovnih objekata razlikujemo:

1. Nautički turizam u sopstvenom ili klupskom plovilu i
2. Nautički turizam u unajmljenom plovilu na određeni vremenski period (charter).

Počeci nautičkog turizma su evidentirani u zapisima o turističkim regatama u XVI vijeku u nizozemskim kanalima, dok se u Velikoj Britaniji pojavljuje u XVII i XVIII vijeku razvoj nautičkog turizma. Najveći zabilježen razvoj ovog oblika turizma je u SAD i Kanadi u XIX vijeku.

U Evropi između dva svjetska rata organizovana su razna krstarenja morima i okeanima, kruzing izleti, istraživanja i sl. a 1928. godine započeta je izgradnja prvih luka nautičkog turizma u svijetu – marina.

Kada govorimo o vrstama prihvatnih objekata nautičkog turizma, treba reći da Pravilnik prepoznaje pet različitih vrsta objekata namijenjenih za prihvatanje različitih plovnih objekata. Faktor diferenciranja, upravo je vezan za veličinu samih prihvatnih objekata, zatim za veličinu objekata koje je moguće prihvatiti i naravno za kvalitet i kvantitet usluga koje objekat pruža. Prema tome, prihvatni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se na sljedeći način:⁴

1. nautička sidrišta,
2. privezišta,
3. turistička pristaništa,
4. marine,
5. nautičko-turističke centre.

Nautičko sidrište, kao najmanji i najosnovniji prihvatni objekat nautičkog turizma, predstavlja dio vodene površine, koji je uređen i opremljen uređajem za vezivanje plovnih objekata nautičkog turizma, bez mogućnosti pešačkog prilaza sa obale. Riječ je dakle, o objektu koji ne posjeduje mogućnosti pružanja sadržaja baziranih na organizaciono-kadrovskim elementima, dok su tehničko-tehnološki sadržaji ovog objekta svedeni na minimum.

Sa druge strane, kada je u pitanju privezište, javlja reći da je načinjen značajan pomak, koji se ogleda u tome da postoji mogućnost vezivanja za obalu. U tom smislu privezište je posebno izgrađeni obalni ili sa obalom povezan prostor za prihvatanje i privez plovnih objekata nautičkog turizma. Ovdje su, takođe tehničko-tehnološki elementi

⁴Brčić, I., „Pomorska meteorologija i okeanografija“, Uprava pomorske sigurnosti, Bar, 2009, str.18.

rudimentarni i omogućuju samo realizaciju usluge vezivanja plovnih objekata, dok se organizaciono-kadrovski elementi još uvijek ne spominju.

Turističko pristanište je posebno pristanište ili deo pristaništa javnog saobraćaja, koje osim primarnih saobraćajnih usluga, koje se prije svega odnose na usluge vezaivanja, pružaju najmanje još dvije vrste usluga nautičkim turistima, kao što su snabdevanje gorivom, prehrambenim proizvodima, usluge pregleda i manjih popravki plovnih objekata nautičkog turizma. Turističko pristanište je već ozbiljniji objekat nautičkog turizma, čija je važna odrednica da ima mogućnost pružanja najmanje dvije vrste usluga, pa je jasno da su, u tom smislu i tehničko-tehnološki i organizaciono-kadrovski elementi, koji su neophodni za realizaciju i obnašanje definisane obaveze.

Najpoznatija i vjerovatno najrasprostranjenija grupa objekata nautičkog turizma prihvatnog tipa jeste turistička marina. Marina je objekat nautičkog turizma specijalizovan za pružanje usluga veza, snabdevanja, čuvanja, održavanja i servisiranja plovnih objekata, pružanje ugostiteljskih usluga, usluga iznajmljivanja plovnih objekata, kao i drugih usluga u skladu sa zahtevima i specifičnim potrebama nautičkih turista. Ova vrsta objekata je i postala popularna, prije svega zbog uređaja i opreme koja omogućuje pružanje čitavog niza različitih usluga.

Kao najpotpuniji objekat nautičkog turizma namijenjen prihvatu plovnih objekata, kako po pitanju opreme, tako i po pitanju usluga svakako jeste nautičko-turistički centar. Ova vrsta nautičkog pristaništa jeste marina najviše kategorije, sa organizovanom školskom obukom za najmanje jednu vrstu sportsko-nautičkih aktivnosti na vodi, bilo da je riječ o motonautici, jedrenju, jedrenju na dasci, skijanju na vodi, kajaku ili veslanju, kao i sa izgrađenim objektima i pratećom opremom za najmanje dve vrste sportskih ili rekreativnih igara, ali je praksa pokazala da su najčešći tenis, golf, plivanje i jahanje.

Sa druge strane postoje i plovni objekti nautičkog turizma, koji se takođe dijele u zavisnosti od veličine i vrste i broja usluga, koje se pružaju na njima, a što za sobom vuče odgovarajuću tehničko-tehnološku i organizaciono-kadrovsku strukturu. Tako se plovnim objektima nautičkog turizma smatraju:⁵

1. rekreativni plovni objekti,
2. izletnički plovni objekti,
3. turističke jahte,
4. plovni objekti za turistička krstarenja.

Zakon o turizmu iz 2009. godine, kao i Pravilnik iz 1994. posmatraju rekreativni plovni objekat, kao osnovni objekat nautičkog turizma, koji ima određene specifičnosti. Objekti o kojima je riječ pokreće se ljudskom snagom, vjetrom ili motorom, a koristi se za zabavu i sportsku rekreaciju na lokalnom području prihvatnog objekta nautičkog

⁵Šamanović, J. „Nautički turizam i management marina.“ Split: Visoka pomorska škola u Splitu, 2002,

turizma. To su čamac, čamac sa motorom, jedrilica, bicikl na vodi, daska za jedrenje, skuter na vodi i dr. Kao i kada je bilo u pitanju nautičko sidrište, kao objekat za prihvatanje polovnih objekata nautičkog turizma, tako je i kod rekreativnih plovnih objekata primjetno da su tehničko-tehnološki elementi opreme na osnovnom nivou koji obezbjeđuje plovnu sposobnost objekta, a da organizaciono-kadrovske pretpostavke u opšte nisu prisutne.

Slijedi vrsta izletničkih plovnih objekata, u koje se ubrajaju čamac ili brod koji služi za prevoz turista ili dnevna krstarenja sa izletničkim sadržajem, hidrogliser, čamac sa motorom i manji brod za jednodnevne izlete, kao i turistički taksi. Navedena grupa izletničkih plovila posjeduje nešto ozbiljnije tehničko-tehnološke elemente opreme, tako da su usluge u nautičkom turizmu koje pružaju plovila iz ove grupe nešto složenije. Ipak, daleko je to od luksuza koji nude vrhunski objekti, kao i od pravog pojma nautičkog turizma.

Plovni objekat za turistička krstarenja jeste reprezentativni plovni objekat nautičkog turizma, koji u pravom smislu te riječi predstavlja i otelotvorava nautički turizam. To je plovni objekat sa posadom koji prevozi turiste na krstarenjima i kružnim putovanjima, a opremljen je za višednevni boravak posade i turista. Tek se ovdje vidi čitava lepeza usluga koje je plovni objekat za turistička krstarenja u mogućnosti da pruži. Ova činjenica svakako, ukazuje na visoku tehničko-tehnološku opremljenost elementima opreme, kao i na organizaciono-kadrovsku strukturu koja podržava i opslužuje osnovna sredstva i na taj način omogućuje prenos usluga na turistu, kao korisnika kome su usluge u suštini i namijenjene⁶.

Veoma poznat i popularan objekat nautičkog turizma jeste turistička jahta. To je plovni objekat za duži boravak nautičara, sa kabinom koja je opremljena sa najmanje dva ležaja, toaletom i uređajem za kuvanje. To mogu biti jahte na motorni pogon ili jahte na pogon vjetrova. Podatak da Na slici 1. je ilustracija nautičkog turizma.

Slika 1. Nautički turizam



Izvor: www.nautika.com

⁶Pasinović M., „Osnovi Turizma (Turizmi Okruženje)“, Univerzitet Crne Gore, Podgorica, 2002. str. 59.

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 .

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 gliseri, gdje se primjena novih tehnologija, osim u domenu saobraćaja, ogleda i na polju ugostiteljskih usluga, ali i dodatnih zabavno-rekreativnih sadržaja .⁷ Na slici 2. je marina.

Slika 2. Marina



Izvor: www.nautika.com

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 . 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

⁷Kovačić, M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, br. 1/2003., str. 145-146.

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.⁸

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.

⁸Luković, T., „Nautički turizam definiranje i razvrstavanje“, Ekonomski pregled, 58 (11) 689-708 , 2007, str 693.

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 (1994) objektom nautičkog turizma smatra prihvatni objekat nautičkog turizma i plovni objekat nautičkog turizma (Zakon, 2009), gdje se pod prihvatnim objektom nautičkog turizma smatra objekat instaliran na obali i vodi, koji služi za prihvatanje, 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 tehničko-tehnološkim karakteristikama predviđenim za nautičko-turističke aktivnosti. Slično razmišljaju i Lukovi i Gržetić, kada kao osnovne vrste objekata nautičkog turizma izdvajaju luke nautičkog turizma sa jedne strane i čarter i objekte za krstarenje sa druge strane kao plovne objekte nautičkog turizma.⁹ Na slici 3. su jedrenjaci.

Slika 3. Jedrenjak

⁹Kovačić, M., „Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma“, Pomorski zbornik, br. 1/2003., str. 145-146.



Izvor: www.more.com

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, instaliran na obali i vodi, relativno nepokretnog karaktera, otvorenog tipa, namijenjen različitim vrstama 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 posluju po komercijalnim principima. 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.¹⁰

¹⁰ Isto, str.14.

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 prihvat 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.

2.1 Luke nautičkog turizma

Početak razvoja ljudske civilizacije vezan je za more. More se koristi u različite svrhe i na različite načine, a prvenstveno u funkciji prometa kao prirodna saobraćajnica. Približno 70 % zemljine kugle je pokriveno morem. Uz vazdušno prostranstvo, more je najveći infrastrukturni potencijal. Luke i pristaništa na morima su mjesta gdje brodovi ukrcavaju i iskrcavaju robu i putnike. Danas, luke i pristaništa dobijaju još jednu ulogu-prihvat nautičkih turista.

Luka je prirodno ili vještački zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen, gdje brodovi nalaze zaštitu od neprijateljskih napada, mjesto gdje mogu ukrcati vodu i hranu, izvršiti popravke na brodskom trupu, mašinama i uređajima ili obaviti čišćenje svih djelova, gdje mogu sigurno i brzo iskrcati, ukrcati ili prekrati teret i putnike, gdje mogu odmoriti posadu.

Respektujući činjenicu da je teško obuhvatiti sve namjene, ali i aktivnosti koje se odvijaju u lukama, pojam luke se može definisati kao prostor vode i kopna s građevinama i opremom za prijem brodova, njihov ukrcaj i iskrcaj, skladištenje i otpremu robe kopnenim transportnim sredstvima, koji često sadrži i poslovne aktivnosti vezane za pomorski saobraćaj; ili još preciznije: luka je saobraćajno čvorište - vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranama, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju, sidrenju i zaštiti brodova, ukrcaju i iskrcaju putnika i robe, uskladištenju i drugom rukovanju robom, proizvodnji, oplemenjivanju i doradi robe, te ostalim privrednim djelatnostima, koje su sa tim djelatnostima i međusobnoj ekonomskoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi.¹¹ Na slici 4. je luka

Slika 4.Luka

¹¹ Veljković, S., Marketing usluga, Ekonomski fakultet, Beograd, 2011, str.14.



Izvor: www.nautika.com

Može se konstatovati da moderna luka sa svojim sadržajima omogućava odvijanje svih aktivnosti koje zahtijevaju savremena tehnologija i ekonomika pomorskog transporta. Lučki sistem je prostorno kompaktan, otvoren, kompleksan i dinamičan sistem sa svim tehničkim elementima i organizacionim elementima potrebnim za optimalnu realizaciju procesa pretovara i upravljanja tim procesom. Svi elementi sistema imaju svoje osobine i međusobno su povezani radi pravilnog funkcionisanja sistema. Da bi lučki sistem pravilno funkcionisao i ostvarivao postavljene ciljeve, nužno je da svi elementi sistema djeluju povezano.

Lučku infrastrukturu čine svi objekti na površini i akvatoriju luke ili terminala, koje istovremeno služe svim subjektima koji obavljaju djelatnosti na tom prostoru. Pod objektima infrastrukture se podrazumijevaju izgrađeni prilazni kanali, obale i gatovi, zatvoreni bazeni (dokovi), lukobrani, saobraćajnice (drumske, željezničke, mostovi, tuneli), kao i instalacije (elektroenergetska, vodovodna, gasovodna, telekomunikaciona, kanalizacija).

Infrastrukturni objekti su nepokretna sredstva za rad u luci, tzv. «pasivni» objekti koji ne proizvode lučku uslugu, ali služe za organizovanje i obavljanje lučke djelatnosti. Lučka suprastruktura obuhvata nepokretne objekte izgrađene na lučkom području kao što su: administrativne zgrade, skladišta, silosi, rezervoari i sl., kao i lučki kapitalni prekrajni objekti (npr. dizalice i sl.). Suprastrukturni objekti su tzv. «aktivni» objekti jer se neposredno koriste u proizvodnji lučke usluge.

Postoje 4 tipa baza za nautički turizam:¹²

- Lučice
- Marine
- Rekreativne baze
- Brodomarine

Lučice obavljaju lučku djelatnost, marine pružaju kompletne usluge nautičkim turistima i njihovim plovilima, rekreativne baze, pored akvatorije za plovila, imaju i

¹² Živković R., „Ponašanje i zaštita potrošača u turizmu“, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013, str. 15

prostore za sportska igrališta i društvene igre, a vezane su uz velika turistička naselja i gradove, brodomarine prvenstveno pružaju servisne usluge za turistička plovila i smještene su uz veća ili manja remontna brodogradilišta.

Luka nautičkog turizma je turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i neophodne uslove za potrebe nautičkog turizma. Luka za nautički turizam dijele se na: sidrišta, privezišta, suve marine i marine. Sidrište je dio akvatorije namjenjen za prihvat plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena.

Privezište je dio akvatorije i obale uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljenim sredstvima za vez. Suva marina je ograđeni dio obale uređen za pružanje usluga čuvanja i održavanja plovnih objekata te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodeni prostor ili iz vodenog prostora do suve marine.

Marina je dio akvatorije i obale posebno sagrađen i uređen za pužanje usluga veza, čuvanja i održavanja plovnih objekata te smještaja i opsluživanja turista. Marina je specijalizovana turistička luka uz prirodno ili vještačko zaštićene vodne površine, osposobljeno za prihvat, opskrbu i opsluživanje nautičara te za prihvat, opremanje plovila na vezu i mogućnošću korišćenja plovila u svakom trenutku

Nautički turizam je dostigao masovne razmjere u svim razvijenim krajevima svijeta, pa je sada razmješteno i plovi oko 150 miliona plovila nautičkog turizma.

2.2.Pojam marine

Marine kao faktor nautičkog turizma predstavljaju veoma važan i ograničavajući činilac u njegovom razvoju. Francuska je prva evropska zemlja koja je uočila značenje novog masovnog fenomena-nautičkog turizma pa je planski, svjesna svojih prirodnih i radom stvorenih vrijednosti potpomogla izgradnju brojnih marina za prihvat veće turističke flote. Marina kao osnovni objekat nautičkog turizma razvijena i uređena tako da u sebi sjedinjuje više društvenih, rekreacijskih, uslužnih, trgovačkih i administrativnih djelatnosti.¹³ m. Na slici 5. je marina.

Slika 5. Marina

¹³Kotler F., „Upravljanje marketingom“, Datastatus, Beograd, 2006, str.16.



Izvor: www.marina.com

Francuske marine su postale uzor ostalim zemljama Zapadne Evrope i Sredozemlja kojima nedostaju prikladne turističke luke za smještaj flote domaćih i stranih nautičkih entuzijasta. Savremene marine se mogu podijeliti po nekoliko kriterijuma na sledeće vrste: S obzirom na položaj vodenog dijela u odnosu na kopno može biti otvoreni, poluuvučeni I potpuno uvučeni tip marine. Prema tipu izgradnje i nivou opremljenosti razlikuje se američki, evropski i mediteranski tip marine. Prema odnosu vlasništva mogu biti privatne, komunalne i javne.

2.3.Funkcije marine

Usluge koje pruža marina se mogu podijeliti na glavne, sporedne i dodatne usluge. Imidž marine čini zbir nivoa kvaliteta glavne i sporednih usluga i odgovarajućeg asortimana i kvaliteta dodatnih usluga. *U marini se odvija nekoliko djelatnosti:* Lučke djelatnosti, a to su prihvat, čuvanje i otpremanje plovila, te carinska, zdravstvena, radio i meteorološka služba; Trgovačko servisne: opskrba gorivom, hranom, rezervnim dijelovima

Mjenjačka, agenijska i PTT služba. Obim pojedinih djelatnosti u marini zavisi od njene lokacije, saobraćajnih veza i ekonomskih mogućnosti. Iz djelatnosti koje se odvijaju u marini proizlaze njene osnovne funkcije:¹⁴

- Boravak plovila,
- Održavanje plovila,
- Opsluživanje plovila koje dolaze morem,
- Čuvanje plovila,

¹⁴ Isto, str.15.

- Opsluživanje nautičkih turista

2.4. Marine od značaja u Crnoj Gori

Crna Gora je dobroj poziciji za razvoj nautičkog turizma, jer ima veliki broj uvala, prirodnih zaklona u slučaju nevremena i veliki broj malih mjesta unutar prirodnih luka, prostor koji je međusobno dobro povezan, blizina lučkih psotrojenja ali i ostale sadržaje neophodne za razvoj nautičkog turizma. Faktori održivog razvoja nautičkog turizma na strani potražnje i na strani ponude su različiti. Kvalitet obale daleko je bolji od drugih glavnih konkurentskih država Mediterana, a to potvrđuje i broj plavih zastava na plažama i proglašenje Crne Gore ekološkom državom.

Lučke djelatnosti koje se obavljaju u marinama su prihvat, čuvanje i otprema plovila, pri čemu su prisutne sa svojim djelovanjem carinska, meteorološka, zdravstvena i radio služba. Obala Crne Gore je svojim prirodnim, izgrađenim i umjetničkim aktivnostima, relativno rano privukla pažnju ove kategorije turista. Crna Gora je do skoro bila interesantna za posjetu turista iz ove kategorije, isključivo zbog atraktivnih prednosti i kulturnih resursa kojima raspolaže. Nakon izgradnje marine Porto Montenegro, Crna Gora je postala veoma atraktivna destinacija ca boravak jahti što podrazumijeva višekratni dolazak njihovih vlasnika.

Organizacija marine traži efikasno upravljanje kako bi se oplodio uloženi kapital, a da pri tome nautičari budu zadovoljni pruženom uslugom u marini. Luke nautičkog turizma i marine predstavljaju kompleksno područje koje zahtijeva interdisciplinarno istraživanje.

U Crnoj Gori se počeo shvatati značaj jahting turizma za privredu kao i u ostvarivanju prihoda po osnovu prometa nautičkih plovila i turista. Učešće obale Crne Gore iznosi 0,65%, odnosno 46000km duge obale Mediterana, u čije 22 obalne države dolazi preko 200 miliona turista. Jedna priobalna država kao što je Crna Gora posjeduje sve katarakteristike za razvoj nautičkog turizma, među kojima se ističu marine i luke jahting turizma.¹⁵

Ove vrste turizma pružaju usluge poput iznajmljivanja prostora za siguran vez plovnih objekata za rasonodu i rekreaciju, prihvat i čuvanje plovnih objekata na moru ili kopnu, usluge snabdijevanja vodom, gorivom, namirnicama i drugim uslugama, uređenje i priprema plovnih objekata i druge vrste usluga.

Prilikom izgradnje luke nautičkog turizma treba posebno voditi računa da se kvalitet vode u akvatoriju očuva, da se u blizini marine nalazi razvijena saobraćajna infrastruktura izpostojanje autobuskih stajališta ali i dovoljna površina vezana za kompleks

¹⁵Milisavljević, M., Marketing“, Savremena administracija, Beograd,2003, str.17.

marina. Luke nautičkog turizma i marine predstavljaju kompleksno područje koje zahtijeva određeno istraživanje. U Crnoj Gori postoje sljedeće marine: ¹⁶

- Marina Bar,
- Marina Budva i
- Porto Montenegro

Izgradnja Marine u Baru označila je početak izgradnje infra i suprastrukture za jahting plovila. Rekonstrukcija i sanacija operativne obale u Kotoru, završena je 1983. godine, i obezbijedila je infrastrukturu za prihvatanje jahti, kao i vezova za cjelishodni vez. U gradskoj luci Budva, izgrađena je infrastruktura za prihvatanje jahti, kao i za cjeligodišnji vez jahti. Može se slobodno reći da je napravljen veliki korak izgradnjom Marine Porto Montenegro koja sadrži sve potrebne sadržaje savremene marine čime je svrstana u red najboljih marina na Mediteranu.

Crna Gora raspolaže morskom obalom ukupne dužine 288,21km, 25,61km ostrvskom obalom i obalom rijeke Bojane 22,80km. Najrazuđeniji dio kopnene obale čini zaliv Boke Kotorske, koja predstavlja simbiozu čovjeka i prirode što kulturni pejzaž čini jedinstvenim i neponovljivim a prisustvo čovjeka neponovljivim što je unutrašnji . Kotorsko-risanski zaliv preporučilo za upis u svjetsku prirodnu i kulturnu baštinu UNESCO-a a to zapravo predstavlja 15% obale Crne Gore i 1% našeg mora.

3. Plovila nautičkog turizma

Jahta je plovni objekat namjenjen za razonodu, sport i rekreaciju, dužine veće od 7m, a koja nije angažovana u međunarodnoj trgovini, a pogodan je za duži boravak na moru. Jahta je naziv koji se koristi za brodove čija je jedina svrha sport odnosno rekreacija .

Megajahte su posebna kategorija jahti koja nije precizno definisana dimenzijama. Pod pojmom megajahta se posmatra svaka jahta duža od 25m. Od januara 2009.godine u svijetu se gradi 777 megajahti, što je rast od 2,2, puta u poslednjih 10 godina. Vlasnici jahti i njihovi gosti su pretežno bogata klijentela jer je svaka megajahta kao hotel od 6 zvjezdica.

Megajahte troše 10-15% svoje početne vrijednosti na veće remonte svake 4 godine, što na primjeru broda vrijednog 10 miliona eura znači da obimniji remont košta oko 1.5miliona eura.

¹⁶Churchill, R.R., Lowe, A.V., The law of the sea, 3rdEdition, 1999., Melland Schill Studies in International Law, 2008, str.17.

3.1.Jedrilice, gliseri i čamci

Pojam jedrilica se u pomorstvu koristi za čamce koji za pogon pomoću jedara koriste vjetar, a danas su čamci koji koriste jedra prilična rijetkost osim ukoliko ne služe za sport i rekreaciju, te je jedrilica gotovo postala sinonim za sportsku jedrilicu.

Čamac je otvoren ili poluzatvoren plovni objekt koritastog oblika, a manjih dimenzija. Ponekad se čamcima nazivaju brodice pokrivene palubom pa i manji brodovi koji se upotrebljavaju u posebne svrhe. Trimaran je naziv za čamac, odnosno brod koji se sastoji od glavnog i 2 pomoćna trupa.

3.2.Kruzeri

Kruzeri su brodovi odnosno ploveći hoteli, većih dimenzija osposobljeni da, u toku krstarenja morima zadovoljavaju potrebe nautičkih turista koji na njima borave. Činjenica da oko 11 miliona turista godišnje u svijetu koristi usluge plovećih hotela kao tip nautičkog turizma, veoma zastupljen. Takođe je statistička činjenica da oko 60% nautičkih turista koji plove kruzerima, ne izlazi sa broda luke koju posjećuju.¹⁷

4. Elementi nautičkog turizma

4.1.Jedrenje

Jedrenje je vještina plovidbe isključivo uz pomoć vjetra kao pokretačke snage. U početku je jedrenje bila osnovna vještina potrebna za upravljanje ratnim, trgovačkim i turističkim brodovima. Sa pojavom parne mašine, a kasnije i drugih vrsta motora, jedrenje gubi ekonomsku važnost. Pretvaranje trgovačkih jedrenjaka u brodove za rekreacijsko jedrenje uglavnom je pojava koja se srijeće u 20. vijeku, a tek od kraja Drugog svjetskog rata doživljava sve veću popularnost. Danas je jedrenje za većinu ljudi

¹⁷ Isto, str.17.

rekreacija i zabava, kao i vrlo popularan i raširen sport. Jedriti se može na dasci, u čamcu ili brodu, na jezeru ili moru.

Slika 6. Jedrenje



Izvor: www.jedrenje.com

Jedrenje je savršeno za avanturiste i ljubitelje prirode, kao i za sve one koji obožavaju sunce i more. Šum talasa i vjetra koji pokreće jedrilicu stvara osjećaj stapanja sa prirodom i njenim ljepotama koje mogu da se dodirnu samo na ovaj način. Mogućnost da turistanautičar sam bira destinaciju i određuje koliko dugo će se zadržati na nekom malom ostrvu ili u skrivenoj uvali, velika je prednost u odnosu na klasičan način ljetovanja. Iako je razvoj rekreacionog jedrenja sasvim savremena pojava, njegovi se počeci mogu nazreti već tokom 17. vijeka u Holandiji. U to vrijeme Holandija je bila na vrhuncu svoje pomorske moći, obavljajući neprekidan saobraćaj sa prekomorskim kolonijama, a uz ovo, riječ je i o zemlji ispresijecanoj mrežom kanala i drugih vodenih puteva.¹⁸

4.2. Ronjenje

Ronjenje je danas jedan od sportova koji se najbrže širi svijetom, a oduvijek je postojala čovjekova želja da se spusti ispod površine mora, jezera, bilo u svrhu spasavanja, lova, rekreacije ili vojne svrhe. Ronjenje je aktivnost u kojoj turista-nautičar boravi ispod površine vode. Ko želi ozbiljnije roniti, mora proći ozbiljnu obuku, inače ugrožava sebe i sve koji s njim rone. U sklopu ronjenja razvilo se više vrsta podvodnih sportova, neki čak i takmičarskog karaktera.

4.3. Surfovanje

¹⁸Dobre, R., „Osnove turizma (teorija i praksa), skripta,“ Visoka škola za turistički menadžment, Šibenik, 2005, str.14.

Surfovanje je sport na vodi gdje se, pomoću daske za surfovanje, skija po brijegu talasa uz pomoć brzine i snage talasa, uz posjedovanje određenih surferskih vještina. Surfovanje, koje se računa kao ekstremni sport, nije toliko opasno kao što se čini na prvi pogled. Dr Endrju Netanson je vršio istraživanja, koja su pokazala da je košarka opasniji sport od surfovanja. Recimo, devet sportskih povreda se desi za 1.000 časova učestvovanja u košarci, dok se za 1.000 časova surfovanja desi samo 6,6 povreda.

Ta brojka bi se mogla udvostručiti pod uticajem ekstremno velikih talasa, što nije čest slučaj, tako da na surfovanje treba gledati kao na jedan od sigurnijih sportova. Najviše od tih povreda zarade profesionalci, jer oni izvode razne akrobacije i trikove, tako da kod njih često dođe do povrede koljena. Kod amatera su povrede veoma rijetke, a ako i dođe do njih, to su obično upale mišića ili posjekotina zarađena na dasci za surfovanje. Kod surfovanja je veoma važno poznavati vjetrove. Svaki vjetar ima neke karakteristike koje pomažu da utvrdimo njegov intenzitet ili ostala njegova svojstva: hoće li prestati, pojačati se ili najaviti neki drugi vjetar. To je važno znati, jer je vjetar, uglavnom, najvažniji uzrok stvaranja velikih talasa, koji su neophodni za surfovanje.¹⁹

Slika 7.Surfovanje



Izvor: www.surfovanje.com

Izgled obale je, takođe, veoma važan faktor za surfere. Nikako se ne smije surfovati gdje je kamenita obala, nego isključivo gdje su pješčane plaže, sa blagim rastom dubine mora. To je važno iz razloga što talasi usporavaju što se više približavaju obali, tako da je surferima lakše da siđu sa sporijeg talasa, da u slučaju neke nezgode ne bi došlo do ozbiljnije povrede. To nije slučaj kod kamenite obale, sa velikom dubinom mora, jer na tim mjestima talas i dalje ima veliku brzinu, i silaženje sa takvog talasa surferima je daleko teže i gotovo bi bilo nemoguće izbjeći povredu udarom o kameniti obalu.

Kod surfovanja je važna stavka posjedovanje odgovarajuće opreme. Pored daske za surfovanje, koja je neophodan element u ovom sportu, potrebno je imati i prsluk. Prsluk koji se koristi kod surfovanja dizajniran je tako da u slučaju nezgode i gubljenja svijesti, surferu uvijek drži glavu iznad površine vode, a istovremeno održava tijelo u uspravnom položaju, da unesrijećenom ne bi zapao jezik u grlo. Važno je imati i tzv.

¹⁹ Isto, str.14.

skijaška odijela koja čuvaju tijelo od povreda u slučaju pada. Tip daske koja se koristi zavisi da li je u pitanju profesionalni surfer (oni koriste teže daske), ili su u pitanju amateri (koriste lakše daske). Profesionalci koriste teže daske jer se na njima može lakše manevrisati po velikim talasima, a mogu se brže kretati po brijegu talasa i izvoditi akrobatske figure. S druge strane, na tim daskama mnogo je teže popeti se na talas, tako da amateri, nautički turisti, isključivo koriste lakše daske.

4.4.Rafting

Rafting je oblik nautičkog turizma za koji je karakteristično kretanje turista čamcima, rijekama i jezerima, pomoću vesala. U novije vrijeme rafting je postao turistička atrakcija, koja je opšteprihvaćena u cijelom svijetu i jedan od najpopularnijih oblika aktivnog odmora. Jedan od razloga je činjenica što za učešće na raftingu nije potrebno iskustvo, zato što čamcima upravljaju iskusni skiperi, čime je osiguran prolaz i kroz najveće brzake i bukove.

Ova vrsta turizma svake godine postaje sve atraktivnija iako nema adekvatnu valorizaciju u strateškim dokumentima koji definišu turizam u Crnoj Gori, gdje je rafting definisan kao sporedna vrste sporta koja može biti dopuna drugim sportskim aktivnostima u sklopu turističke ponude na planini.

Zavisno od vremenskih uslova na raspolaganju su duga ili kratka neoprenska odijela, neoprenske čizme ili papuče, nepromočive jakne i kabanice. Oprema za rafting mora biti pouzdana, atestirana i proizvedena kod poznatih svjetskih proizvođača, tako da garantuje maksimalnu sigurnost na raftingu. Jedna od karakteristika i privlačnosti raftinga jeste neponovljivost. Svako naredno spuštanje rijekom različito je od prethodnog – ništa se ne može ponoviti dva puta zbog, prije svega, vodostaja koji varira gotovo iz dana u dan.²⁰

Svaka rijeka ima svoje mirnije i brže dionice, na kojima vodostaj varira u zavisnosti od doba godine. Viši vodostaj je obično početkom sezone u maju i junu, a mirnije vode počinju bivati nakon otapanja i nestanka snijega na planinskim vrhovima i ostaju takve tokom jula i avgusta. Rafting nije preporučljiv tokom kasnih jesenjih i zimskih mjeseci. U svim ovim mjesecima rijeke se na drugačiji način doživljavaju. One su plahovite, moćne i divlje tokom zime i naročito proljeća, da bi postale uspavane i tajanstveno mirnije u toplim ljetnjim mjesecima, kada pored splavarenja nude kupanje u svojim tišacima.

U zavisnosti od vodostaja rafting se uslovno može podijeliti na: ekstremni rafting - april, oktobar, novembar, karakteriše ga odsustvo ekstremnih vremenskih uslova, ali i visok vodostaj rijeke prouzrokovan naglim otapanjem snijega, te proljećnim i jesenjim kišama; adrenalinski rafting - maj, jun, karakteriše ga izuzetno visok vodostaj i ekstremni uslovi na rijeci, rezervisan za profesionalce; turistički rafting - jul, avgust, septembar, karakteriše ga nizak vodostaj i odsustvo bilo kakvih ekstremnih uslova, što omogućava

²⁰ Antunac, I., „Turizam I ekonomska teorija”, Institut za istraživanje tržišta, Zagreb, 1985, str.15.

turističku valorizaciju; zimski rafting - decembar, januar, februar i mart, vodostaj nije visok, ali su vremenski uslovi ekstremni tako da je rezervisan za fizički spremne splavare.

Rafting se može upriličiti za pojedince, prijatelje, društva ili porodice, ali i za poslovne saradnike, kao poslovni sastanak uz dodatne aktivnosti. Posebno je interesantan tzv. "team buildin" rafting, u kojem se na razne načine razvija osjećaj zajedničke pripadnosti i uvježbava timski rad. Uz čitav spektar dodatnih aktivnosti "team building" rafting doprinosi razvijanju i jačanju tima i povećanju uspjeha zajedničkog posla i poduhvata. Uzajamna zavisnost članova tima dovodi do bolje koordinacije pojedinaca i shvatanja da sami mogu uraditi malo, ali kao tim mogu prevazići i one najteže prepreke. Na "team bulding" raftingu učesnici mogu više naučiti jedni o drugima i lakše naći ravnotežu kvaliteta različitih osoba.²¹

5.Nauticki turizam i elementi nautickog turizma u Crnoj Gori

Crna Gora je prostorno mala, ali o bogata prirodno komparativnim prednostima, kao i kulturno historijskim znamenitostima što je čini veoma interesantnom receptivnom turističkom destinacijom.

²¹ Jadrešić, V., „Turizam u interdisciplinarnoj teroiji i primjen“, Školska knjiga, Zagreb, 2002, str.17.

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. 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 subjelatnosti i novih kadrovskih profila.

Slika 8.Nauticki turizam



Izvor: www.nautika.com

Klasične luke počele su mijenjati svoj profil i namjenu, industrija plovnih sredstava dijelom se usmjerila i specijalizovala na male brodove namijenjene rekreaciji, rasonodi, 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:

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

Nautički turizam bi trebalo da ispunjava četiri osnovna kriterijuma selektivne turističke vrste, i to:²²

- tržišnu prepoznatljivost,
- troškovnu poziciju u strukturi troškova nautičara,
- dodatnu tražnju nautičara, koja se izdvaja iz klasičnog oblika turizma, a realizuje se kroz dodatnu ponudu nautičkog turizma i statistički obuhvat.

²²Vukonić, B., „Smisao i objašnjenje pojma turistička destinacija“, Turizam, br.3-4, Zagreb, 2009, str.17.

U Crnoj Gori se očekuje da nautički turizam makar djelimično zamijeni nekadašnju uspješnu pomorsku djelatnost, koja je decenijama bila prioritarna u razvojnom pogledu. Smatra se da su prirodni potencijali Crne Gore idelani za razvoj nautičkog turizma, koji prema ostvarenim prihodima svuda u svijetu predstavlja unosan oblik turizma. Mišljenja o korisnosti razvoja nautičkog turizma na ovim prostorima ističu pozitivne efekte, od kojih su najvažniji prihod od lučkih taksi, naknada i usluga, kao i prihod od potrošnje posjetilaca u destinaciji.

Turizam je veoma bitan za Crnu Goru, a to pokazuje činjenica i podatak da su prihodi od turizma premašili predviđanja Svjetskog savjeta za putovanja i turizam, kao i ona definisana Ekonomskom politikom Vlade CG. Samim značajem turizma za Crnu Goru, u svijetu je prepoznata kao atraktivna turistička destinacija.²³ Prirodni potencijali Crne Gore idealni su za razvoj nautičkog turizma jer sa jedne strane izlazi na jadransko-mediteranski prostor, a sa druge strane je okrenuta Srednjoj Evropi.

U nautičkom turizmu, segment turističke ponude kojeg karakteriše luksuz očitava se rastući renome Crne Gore, a kao specifični oblik turizma nautički turizam je obilježen kretanjem turista plovilima po moru, rijekama ili jezerima, uključujući njihovo pristajanje u luke nautičkog turizma, a obuhvata svu infrastrukturu luka potrebnu za prihvatanje nautičkih turista. Pri razvoju nautičkog turizma u Crnoj Gori, treba imati u vidu 2 pravca koja vode ka istom cilju:

- Maksimalno korišćenje kapaciteta za vezove u već postojećim lučicama i marinama i
- Izgradnja kvalitetne infrastrukture za nautičare u marinama

Polazeći od specifičnih infrastrukturnih i logističkih zahtjeva marina, te potreba i očekivanja nautičkih gostiju, treba da prilikom izbora lokacija za nove objekte, nastojati da se koriste lokacije koje su manje atraktivne za ostale vrste turizma.

Razvojem dopunskih sadržaja u lukama nautičkog turizma, koji kvalitetom i raznovrsnošću odgovaraju kvalitetu osnovnih smještajnih kapaciteta luke, obogatila bi se turistička ponuda i smanjila zavisnost turizma od ograničenih resursa kupališnog turizma koji kao turističku ponudu daje Sunce i more.

Kupališni turizam, kao vid nautičkog turizma, predstavlja značajan dio turističke ponude zemalja Mediterana. Crna Gora sa dužinom obale od 293 km i pjeskovitim i šljunkovitim plažama predstavlja atraktivnu destinaciju.

Slika 9. Kupališni turizam

²³ Kotler, F., „Upravljanje marketingom”, Informator, Zagreb, 2008, str.16.



Izvor: www.kupalisniturizam.com

Geografski položaj nam je omogućio razvoj kupališnog turizma, jer ne samo da imamo izlaz na more i brojne rijeke i jezera već imamo i mediteransku klimu bez koje ne bi bio moguć razvoj kupališnog turizma na nivou na kojem je razvijen danas.²⁴ Crna Gora je postala atraktivna i poželjna turistička destinacija. Javlja se dilema, da li Crna Gora treba da ostane pri razvoju masovnog turizma ili treba da se okrene razvoju visokog turizma. Bez obzira na strategiju daljeg razvoja nautičkog turizma kod nas, turista može da odluči da li želi da pasivno provede odmor, uz kupanje i sunčanje, ili aktivno upražnjavajući odmor.

Kod nas bi se surfovanje, kao oblik turističke ponude moglo osmisliti na području Velike ulcinjske plaže, a prvi korak u promociji surfovanja kao nautičko turističke ponude u Crnoj Gori bio bi osnivanje surferskog kluba, a u blizini ulcinjske plaže već postoje izgrađeni hoteli što je veoma značajno sa aspekta nautičkog turista surfera. Prednost blizine hotela je to što su na istom mjestu smješteni surferi, a tu se mogu održavati seminari i teorijska predavanja.

Rafting je nastao iz potrebe za jeftinijim i efikasnijim transportom šumske građe iz visokih planinskih predjela do pilana, a za taj transport su se koristili riječni tokovi. Kod nas, ljudi koji su na taj način prevozili građu preskakući sa debla na deblo su se zvali triftari. Pošto je vremenom taj vid transporta građe prevaziđen i zamjenjen drumskim, splavarenje je ostalo kao vid naše turističke ponude.

U Crnoj Gori rafting se obavlja prvenstveno rijekom Tarom i Limom. Rijeka Tara je napravila najdublji kanjon u Evropi čija je dužina 82km. Od 2000-te godine i Lim se priključio ponudi splavarenja i za vrlo kratko vrijeme stekao veliki broj zaljubljenika.

Iako sve gore navedeno izgleda i zvuči idealno za nautički turizam, postoji veliki broj problema. Kompletna aktivnost vezana za rafting najvećim dijelom je još uvijek pravilno neuređena; Rafting vodiči nemaju važeće licence i ne podliježu neophodnim provjerama iz domena posjedovanja turističkog znanja:²⁵

- Većina gostiju nije osigurana, kao ni vodiči;
- Dio plovila neprimjeren je za plovidbu kanjonom;

²⁴ Mandić, S., „Marinska ekologija,” Institut za biologiju mora, Kotor, 2008, str.16.

²⁵ Isto, str.16.

- Ne postoje ni norme koje definišu kakva plovila mogu ići kanjonom

I pored svih učinjenih koraka, u cilju razvoja ove izuzetno atraktivne i privlačne turističke grane, potrebno je, prije svega, kroz zakonske regulative dati joj što veći značaj. Međudržavnim ugovorom potrebno je regulisati zaštitu prirode i korišćenej kanjona u oblasti splavarenja, odnosno opšteg plovljenja i razvoja turizma. Sledeći korak bi bila organizacija takmičenja čime bi se povećao nivo znanja, motorike, timskog rada i reagovanja u poznatim uslovima i na bilo kojim rijekama.

Jedrenje i turizam, koji su već davno u svijetu prepoznati kao dobitna kombinacija kroz spoj uzivanja i profita, su od nedavno u Crnoj Gori počeli da dobijaju zaslužen mjesto. Jedna od regata sa najdužom tradicijom ne samo u Crnoj Gori nego i mnogo šire je regata "Memorijala Jugola Grakalica" započeta još od osnivanja jedrilicastog kluba "Jegole Grakalic" 1949. godine.

Nautički turizam zauzima značajno mjesto, kao i da se u svim mediteranskim zemljama u zadnjih nekoliko godina bilježi rast broja turista koji se opredjeljuju za ovaj vid turizma. Crna Gora se pozicionirala kao turistička destinacija, koja uz veliko prirodno bogatstvo i značajno kulturno-istorijsko nasleđe može da postane lider u ovom vidu turizma.

Vlada Crne Gore je usvojila strategiju nautičkog turizma prije nekoliko godina, određivši tačne lokacije izgradnje marina, poslije čega je uradjena klasifikacija i priprema realizacija marina. Radi se o veoma kvalitetnom materijalu u kojem su predstavljene sedam crnogorskih marina sa svim pojedinostima, ponudama i uslugama koje one pružaju.

Nautički turizam predstavlja još jedan dio slagalice u realizovanju strategije razvoja turizma Crne Gore i crnogorske turističke ponude. Naša zemlja je u evidentno boljoj poziciji od zemalja iz okruženja i Evrope uopšte, jer svi pokazatelji upućuju da će ovogodišnja posjeta biti na nivou prošle godine.

6. Poznate luke na crnogorskom primorju

Najveća luka na Crnogorskom primorju je luka Bar. Bar je veza Crne Gore sa svijetom, jer je granična opština, koja je Jadranskim morem vezana sa Italijom. Tokom cijele godine, postoji redovna linija na relaciji Bar - Bari - Bar i Bar-Ankona-Bar. Na obje linije plove trajekti Sv. Stefan i kompanije Montenegro Lines.

Marina se prostire na 55.000 kvadratnih metara, od čega 4.000 m² na suvom, a raspolaže sa 528 vezova u moru podjeljenih u 11 sekcija. Samo pojedine sekcije raspolazu priključcima za vodu i struju, a pored vezova, marina obezbjeđuje i druge

usluge, kao što su pranje, poliranje i muring. Iako u povooju, nautički turizam sve više postaje prioritet daljeg razvoja turizma u Budvi..²⁶

U Baru tradicionalno najveću pažnju privlače mega jahte koje ovdje tankuju gorivo, a potom nastavljaju krstarnje Mediteranom. Dugoj listi najprestižnijih svjetskih jahti koje su uslikane fotoaparatom sa barske rive nedavno se priključila "oušn viktori" ..

6.1. Marina Bar

Marina Bar se nalazi u srcu barskog zaliva, i ima veoma atraktivan geografski i geoprometni položaj. Smještena je u gradskom jezgru, uz samu gradsku plažu okruženu kvalitetnom infra i suprastrukturuom.

Zbog svog povoljnog geografskog položaja Marina Bar je idealna kao polazna luka za plovidbu slikovitom crnogorskom obalom, uvalama i lučicama. Njene prednosti su višestruke: tehnička i kadrovska opremljenost, visok nivo sigurnosti i brige za ljude i imovinu. Kapacitet marine Bar je 600 vezova u moru i 250 na kopnu - zimovnik, maksimalna dužina plovila 35m, max gaz je 5m. Pokriva površinu od 55000m² uključujući vodeni prostor od 100.000m. 500 – komercijalnih vezova (470 vezova za jahte, 30 vezova za mega jahte duže od 24m) 200 – nekomercijalnih vezova za čamce 200 – vezova na kopnu Pored sigurnih vezova za jahte i čamce, uz potpunu garanciju za njihovu bezbjednost, obezbijedene su usluge yacht servisa, snadbijevanje vodom, strujom i gorivom, upotreba kupatila i parking prostor za 300 vozila.

Pumpa za gorivo bila bi dislocirana na novu poziciju – uz novoplanirani ulaz u marinu, na kraju sjevernog lukobranu. Time se omogućava opsluživanje ne samo plovila koja su za duži period stacionirana u marini već i onih koja traže kratku i brzu uslugu. Do pumpe je obezbijeden servisni pristup za gorivo. Gatovi su namijenjeni sidrenju i vezivanju plovnih objekata. Oni mogu biti nepokretni i pokretni. Ovim planom dat je raspored gatova samo kao ilustrativan prikaz moguće organizacije akvatorija marine i radi provjere broja plovila koji se unutar nje mogu skladištiti. Lukobran je osnovno sredstvo zaštite marine od struje i talasa. U skladu sa eventualnim proširenjem kapaciteta marine, potrebno je i produženje i ojačavanje postojećeg sjevernog lukobrana kao i izgradnja još jednog spoljnog lukobrana na zapadnom dijelu marine.

Nautičko - turistički centar predstavlja okosnicu svih dešavanja u marini. On objedinjuje sve aktivnosti vezane za upravljanje marinom sa pratećim sadržajima kojima se obezbjeđuje visok nivo usluge korisnicima marine (vlasnicima plovila) i njenim posjetiocima. Da bi marina mogla računati na gradsku populaciju kao na svog korisnika, centar marine treba da razvija i sadržaje zanimljive široj strukturi korisnika, i time obezbijedi aktivan život marine i van plovidbene sezone. Nautičko - turistički centar obuhvata:²⁷

- Upravu marine - predstavlja prostor iz kojeg se sprovodi rukovođenje svih

²⁶ Kušen, E., Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb, 2002., str.16.

²⁷ Isto, str.16.

aktivnosti marine ali i pružaju osnovne informacije o njoj. Ovdje se mogu organizovati kancelarijski prostori uprave marine, info punktovi sa svim podacima o samoj marini ali i njenom okruženju, carinski i policijski punkt, turističke agencije i rent-a-car službe, ambulanta, sanitarni blok i svi drugi primarni uslužni sadržaji marine.

- Trgovinske radnje: prodaja nautičkog pribora i opreme (nautičko-navigaciona oprema i ribolovno-komandna oprema), salon za prodaju brodova i čamaca, manji trgovinski lokali specijalizovanog tipa poput nautičke knjižare, suvenirnice, foto radnje i sl., manji trgovinski lokali sa sadržajima opšte potrošnje poput butika odjeće i obuće, apoteka i sl.
- Ugostiteljski lokali: kafići, restorani, picerije, barovi i sl. ...
- Klupske prostorije - objekat jedriličarskog kluba unutar kojeg se mogu planirati klupske prostorije, škole jedrenja, teretane i druge prostorije za fitness, ugostiteljski sadržaji, manje površine za rekreaciju na otvorenom i sl. Jedriličarski klub može da posjeduje manje servisne površine kako bi se obezbijedili uslovi izvlačenja i servisiranja manjih jedrilica.
- Smještajne kapacitete unutar marine: "boutique" hotel. Za organizaciju sadržaja nautičko-turističkog centra marine predviđeni su glavni gat na kojem dominiraju specijalizovani nautički i smještajni sadržaji te postojeći sjeverni lukobran, uz gradsku plažu, na kojem treba razvijati sadržaje za širu strukturu korisnika-posjetioce plaže i gradskog šetališta-kako bi marina postala dio i svakodnevnih dešavanja centra Bara.

Promenada marine - glavno šetalište marine Promenada marine je njen osnovni integrišući dio odnosno prostor koji povezuje sve sadržaje u marini od servisnog dijela, preko akvatorija do centra marine tj. smještajnih i ugostiteljsko-trgovinskih sadržaja. Promenada se proteže neposredno uz akvatorijum marine, obezbjeđuje direktan pristup svim pontonima, a od nje se dalje odvajaju staze i pristupi ka svim sadržajima odnosno objektima marine.

Takođe, promenada predstavlja i neposrednu vezu sa okruženjem odnosno gradskim šetalištem na koji se direktno nadovezuje. Po svojoj namjeni ovo je potez zelenih i slobodnih površina ograničene namjene: parterno uređene površine oplemenjene različitim oblicima ozelenjavanja (drvoredi, manje ozelenjene površine, vodne površine i sl.).

Ovaj potez treba da bude bogato opremljen ne samo urbanim mobilijarom neophodnim za uređenje pješačkih površina-klupe, kandelabri, korpe za smeće i sl.- već i elementima karakterističnim za marine a koji su u službi obezbjeđenja funkcionisanja plovila (bitve, priključci za struju i vodu...) i same marine (informacione table, oglasni panoi turističkog i maritimnog karaktera, panoi za ekološko informisanje i edukaciju posjetilaca i korisnika marine...). Promenada je dominantno namijenjena za pješačku komunikaciju ali je obrada partera takva da može da primi i kolski saobraćaj kako bi bila obezbijeđena dostupnost svih pontona, ekonomski pristupi svim objektima u marini kao i prilaz interventnih vozila.

Misija AD "Marina" Bar proističe iz njene vizije, tradicije, vezanosti za tržišno područje u kojem funkcioniše, vlasničku strukturu i osnovnu djelatnost. S tim u vezi, misija Preduzeća je da obezbijedi kvalitetne usluge u nautičkom turizmu za svoje klijente po prihvatljivim cijenama na način da ojača svoju poziciju na tržištu.²⁸

Tržišna misija Kompanije podrazumijeva kontinuirano poboljšanje performansi u korist vlasnika, zaposlenih i klijenata. Korisnici usluga Marine su primarna briga Kompanije, koja nastoji da stvori rezultate u skladu sa očekivanjima klijenata, zaposlenih, akcionara, menadžmenta, sindikata, dobavljača i društvene zajednice. Akcionari očekuju da kompanija štiti i povećava njihov kapital, kao i da sačuva povjerenje u stil i imidž preduzeća. Zaposleni vjeruju u Kompaniju, ali i ona mora da vjeruje u svakog zaposlenog, da ga podstiče, jača njegovu kreativnost i nagrađuje prave vrijednosti. Potpisan kolektivni ugovor dodatno osigurava status radnika. Društvena je odgovornost Kompanije da doprinese bogastvu društvene zajednice, da poštuje zakone i podzakonske propise, poboljša kvalitet života i izjegava štete.

Budući razvoj Uprava Preduzeća vidi u već postavljenim koordinatama, tj. nastavljanjem strategije ekspanzije poslovanja, u okvirima opredjeljujuće strategije stabilnog rasta. Strateški ciljevi preduzeća su:

- Obezbeđenje kontinuiranog rasta izraženo obimom pruženih usluga (broja vezova);
- Držanje koraka sa konkurencijom, s fokusom na povećanje produktivnosti i poboljšanje kvaliteta pruženih usluga.

Polazeći od postojećeg stanja resursne osnove Marine, uvida u vođenje marketinških i drugih poslovnih aktivnosti, perspektiva ukupnog ekonomskog i posebno turističkog razvoja Crne Gore i dr., moguće je kroz okvirnu SWOT analizu, izvesti ocjenu o determinantama razvoja Marine Bar. Ovdje je riječ o utvrđivanju prednosti (jakih tačaka), slabosti (slabih tačaka), te uočavanju potencijalnih šansi i prijetnji preduzeću koje dolaze iz interne sredine i/ili makro okruženja.²⁹

a) Prednosti – "jake tačke" su: Povoljna lokacija sa makro i mikro geografskog i geoprometnog gledišta;

- Kvalitetne poslovne veze sa preduzećem "Barska plovidba" AD Bar u čijem je vlasništvu putnički terminal (sa mnogim sadržajima na koje je naslonjena Marina), sa posledicom emitovanja značajnih sienergetskih efekata;
- U Marini egzistiraju jaht-kluba sa školom jedrenja i 2 ronilačka kluba sa školom ronjenja;
- Razuđen poslovni portfolio i permanentno unapređenje uslužnih kapaciteta, uslužnog programa Marine kroz investiciona ulaganja;
- Kvalitetno upravljanje instrumentima marketinga (obezbeđenje cjenovne

²⁸Ricardson, B., „Marketing turističkih atrakcija“, Prentice Hall, London, 2009, str.16.

²⁹Kaltnekar,Z., „Unutrašnji transport i skladištenje“, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2002.,str.10.

konkurentnosti, kontinuiranog širenja kanala prodaje, inicirane promotivne aktivnosti kao što je web site www.marinabar.org, odgovarajući prospekti i dr.);

- Zavidno iskustvo u osnovnoj djelatnosti preduzeća;
- Kvalitetna kadrovska osnova;
- Iskusan menadžment tim.

b) Nedostaci – "slabe tačke" su:

- Nekompletna izgrađenost Marine (stepen izgrađenosti oko 65%);
- Odbijanje svetski poznatih osiguravajućih društava da pokriju plovne objekte za vrijeme njihovog boravka u tako nezavršenoj i neosiguranoj Marini;
- Nedovoljna reproduktivna i reinvesticiona sposobnost AD "Marina" sa elementima finansijske nestabilnosti;
- Pomanjkanje profitno orjentisanog nastupa preduzeća (nužno vrebati svaku priliku);
- Nedovoljno agresivan promotivni nastup na međunarodnom tržištu;
- Nedovoljna sinhronizacija u okviru ukupne turističke ponude Crne Gore i Bara;
- Neriješen status lokacija za ribarice i čamce na tzv. komunalnim vezovima u Marini Bar;³⁰
- Sve manja i dosta nepovoljna spremnost finansijskih institucija da kreditiraju dogradnju i modernizaciju Marine.

c) Prijetnje (interne i eksterne) su:

- Globalna ekonomska kriza;
- Sporost u dinamiziranju privrednog, posebno turističkog razvoja u Crnoj Gori zbog te ekonomske krize;
- Relativno mlado i nedovoljno razvijeno nautičko tržište u Crnoj Gori;
- Nestimulativni kreditni uslovi finansijskih institucija;
- Nepostojanje dugoročne strategije razvoja ovog segmenta nautičkog turizma na nivou Republike i posebno Opštine Bar.

d) Šanse su:

- Blagovremeno pronalaženje snažno motivisanih strateških partnera, tj. brzo okončanje procesa privatizacije, sa posledicom na realizaciju novih ulaganja i kompletan završetak izgradnje Marine, a u sledećoj fazi Nautičko-turističkog centra;
- Dinamiziranje ukupnog razvoja Republike;
- Dinamiziranje turističkog razvoja u širem okruženju, posebno nautičko turističkog prometa;
- Širenje postojećeg spektra usluga;

³⁰ Isto

- Striktno poštovanje ugovornih obaveza od strane zakupaca i utvrđivanje jasnih pravila zakupa u skladu sa razvojnom strategijom Marine;
- Konkurentnost cijena usluga u odnosu na marine u okruženju. Analizom datih nalaza može se zaključiti da snaga i prednosti uzete zajedno sa potencijalnim šansama u odnosu na okruženje nadmašuju slabosti i potencijalne opasnosti, a posebno zbog povećane potražnje za vezovima za plovne objekte u odnosu na njihovu ponudu u ovom momentu.

6.2.Luka Kotor

Boka Kotorska ili skraćeno Boka je istorijska i geografska oblast, koja se nalazi na Jugo-Istocnom dijelu Jadranskog mora u Crnoj Gori i predstavlja zaliv Jadranskog mora. Zaliv je duboko zašao pod litice Lovćena (1.654 m) i Orjena (1.894 m). Počinje Hercegnovskim zalivom, koji se sužava u Kumborski tjesnac, njime prelazi u Tivatski zaliv, pa kroz Verige ulazi u Risanski i Kotorski zaliv.

Slika 10.Luka Kotor



Izvor: www.nautika.com

Osnovni morfometrijski podaci bokokotorskog zaliva su: ukupna površina je 87,33 km². Ukupna zapremina je 2.412,306.000 km³. Maksimalna dubina je 60 m. Srednja dubina je 27,3 m. Dužina zaliva je 28,13 km. Dužina obale je 105,7 km. Razuđenost obale (K) 3,07. Širina ulaza je 2,95 km. Pretpostavlja se da je na nastanak bokokotorskog zaliva uticala fluvijalna erozija u pliocenu. Ovaj region je poznat po najvećoj prosječnoj količini padavina u Evropi - region Crkvice.³¹

Preduzeće za usluge u međunarodnom pomorskom saobraćaju "LUKA KOTOR" AD nastavlja tradiciju jedne od najstarijih luka na južnom delu istočne obale Jadrana. Sjedište Kompanije je u Kotoru. Kompanija sama i preko povezanih firmi bavi se uslugama u međunarodnom pomorskom saobraćaju, te pružanjem usluga iz domena

³¹ Vukonić, B., Upravljanje destinacijom, Institut za turizam, Zagreb, 2008, str.17.

pomorstva i turizma. Kompanija je uspostavila, dokumentuje, primjenjuje i održava QMS i poboljšava njegovu efikasnost u skladu sa zahtjevima standarda ISO 9001 : 2000.

Politika kvaliteta je zasnovana na postojanju i održavanju tržišno orjentisanog poslovnog sistema sa ciljem totalnog zadovoljenja zahtjeva, potreba i očekivanja korisnika luckih usluga. Pomorska istorija ovog područja i svijeta odvijala se i odrazavala na njen rad. Luka je bila svjedok i ucesnik u razvoju područja i pomorske privrede uopšte. I danas, u savremenom svijetu velikih i sofisticiranih brodova, Luka se bori za svoju trzisnu poziciju. Njeni potencijali i strateski razvoj usmjereni su ka putnickom prevozu, brodovima za krstarenje i nautickom turizmu.

Kotor, odnosno Luka Kotor se nalazi neposredno uz Jadransku magistralu i njom je povezana sa mjestima uz obalu, kao i sa gradovima u untrasnjosti. Duzina operativne obale kojom raspolaze Luka Kotor u luci iznosi 665m, od čega se 512m nalazi na zapadnom djelu dok je 153m okrenuto prema rijeci Škurdi. Operativna obala se može funkcionalno podijeliti 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.

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.³²

6.3. Marina Budva

Istraživanjem osnovnih resursa crnogorskih marina ustanovljeno je da postoje značajna kadrovska ograničenja. Na većini sajtova postoji veliki broj pozicija, ali one sadrže samo uopštene podatke u pogledu cijena, uslova i dr. Nedostaju mnogi značajni podaci o frekfenciji dolazaka i odlazaka po vrsti brodice, državi zastave (porijekla), vremenu boravka i dr. Najzad, neki cjenovnici su dati samo kao zimovnici, što sugeriše da se radi samo o cijenama za vezove u toku zimskog perioda. „MC marina Budva“ raspolaže sa 600 vezova, od čega je 380 komercijalnih vezova za plovila dužine 5 do 60 metara. Oni su podijeljeni u 17 sekcija, koji su označeni abecednim redom. Sve sekcije

³² Nauticki turizam. www.nautickiturizam.com (Ostvorena konekcija 08.07.2016. u 16.00h)

imaju priključke za vodu i struju (prema: interna dokumentacija „MC Marine Budva“). Najveća dubina je osam metara.

Slika 11. Marina Budva



Izvor: www.marina.com

Ona je povećala broj vezova sa 120 (2006) na 380 (2011). U sklopu marine nalazi se obekat površine 131 m² u kojem su smješteni carina, policija, prodavnica nautičke opreme i službena kancelarija administracije). Kompletna površina marine je pod video nadzorom i pokrivena je wireless sistemom za Internet dostup. „MC marina Budva“ svojim klijentima, pored veza, obezbjeđuje i druge usluge: pranje, poliranje, spuštanje plovila u more, pilotaža (pomoć pri uplovljavanju), catering itd. Zato je ona dobila u nezvaničnoj kategorizaciji marina četiri od pet sidara.

Luka „MC marina Budva“ je na prekretnici u svom poslovanju. Potrebno je da inovira ponudu, u skladu sa promjenama na međunarodnom tržištu nautičkog turizma. U tom smislu se definiše novi razvojni koncept upravljanja, koji bi mogao obezbjeđiti dugoročno stabilan rast i održiv razvoj luke. Poslovni prihodi su izvor poslovnog procesa.³³

Veoma značajna karakteristika za crnogorski turizam je izuzetno mali broj turista koji je došao razmatranim brodicama. Uglavno se radi o članovima posade, koji su se zadržavali u Crnoj Gori po nekoliko dana, odnosno onoliko koliko je bilo potrebno da završe zvanične formalnosti i papirologiju potrebnu za ostanak brodica na vezu. Analiza vrijednosnih pokazatelja poslovanja „MC marine Budva“ urađena je na bazi dostupnih podataka, i to: zvanično objavljenog cjenovnika (na sajtu), spiskova lučke kapetanije o dolascima brodica, metodološkom izračunavanju prosječnih cijena prema grupisanju brodica u pet uslovno i reprezentativno određenih grupa: do 7m, od 7 do 12 m, od 12-20m, od 20-25m i preko 25m i ponderisanja vrijednosti za 2009, 2011 i 2012. prema 2010. godini kao baznoj, proporcionalno rastu broja dolazaka brodica, s obzirom da je evidentan ogromni broj dolazaka i zadržavanja jednih te istih brodica (po karakteristikama i državama zastava). Bez obzira na metodološka ograničenja koja podrazumijeva gornja analiza, postoje i dodatna ograničenja, vezana za nedostatak i

³³<http://nautickiturizamucg.blogspot.com> (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 16.00h)

nedostupnost dokumentacije o stvarnim rezultatima poslovanja. Misli se na nedostupnost faktura, završnih računa, ugovora, dnevnih cijena, cijenavezova van zimovnika, godišnjih cijena za sve kategorije brodica, cijena za kopnene vezove, nedostatak bilo kakvih cijena za plovila preko 25m itd.).

6.3.1. Nove usluge luke i njihova standardizacija

Turistička ponuda “MC marine Budva” 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 (pješčane 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.³⁴

Slika 12. Luka Budva



Izvor: www.budva.com

Osnovne determinante budućeg razvoja “MCmarine Budva” 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 skupne 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,

³⁴ Marina. www.marina.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 16.00h)

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.³⁵

6.4.Luka Tivat

Porto Montenegro je lukuzna marina za jahte smještena u Tivtu i predstavlja jednu od najekskluzivnijih marina na cjeloj 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.

Trenutni kapacitet marine je 185 vezova sa pratećom infrastrukturom i Yacht Assist tim zadužen za pružanje najrazličitijih usluga i informacija korisnicima marine, od rješavanja problema eventualnih kvarova pa do organizovanja izleta. Od 2010. godine Porto Montenegro je stekao status graničnog prelaza tako da se čitava carinska procedura može obaviti u marini, a klijentima je u svakom trenutku na raspolaganju i mogućnost snabdevanja gorivom, koje je oslobođeno svih dažbina. U Porto Montenegro osim pored velikog broja radnji nautičke opreme, brokerskih agencija, butika, beauty i frizerskih salona postoji i prostor za rekreaciju sa teretanom, pilates i yoga studijom, kao i teniskim i skvoš terenima, kuglanom. Yachting klub Porto Montenegro organizuje regate, časove veslanja, trke motornih čamaca, časove pravljenja drvenih čamaca i slične događaje.

Pristup Porto Montenegro je izuzetno jednostavan jer se u blizini nalaze čak tri međunarodna aerodroma. Najbliži, Aerodrom Tivat, udaljen je samo nekoliko minuta vožnje od Porto Montenegra. Osim marine, naselje Porto Montenegro obuhvata i prostrane apartmane na samoj obali mora, restorane i kafiće sa dobrim provodom, kao i veliki izbor kulturnih aktivnosti i događaja preko cele godine. Preljep pogled na Bokokotorski zaliv obuhvata i neke od najgrandioznijih i najelegantnijih jahti koje plove svjetskim morima.

Svaki objekat ima obezbjeđen parking prostor dovoljne veličine da podmiri svakodnevne potrebe posjetilaca. Fascinantno je podatak da je kroz Porto Montenegro prodefilovalo nekoliko stotina hiljada turista koji su boravili u Tivtu, ali i drugim mjestima crnogorskog primorja i koji su bar na nekoliko sati boravili u ovom nautičko-turističkom kompleksu, vođeni novim sloganom „ako nisi posjetio Porto, nisi ni bio na crnogorskoj obali“. Vlasnika skupocjenih jahti i drugih plovila koji su bili privezani uz gatove ove marine takođe nije nedostajalo, a posebno je atraktivna bila višednevna posjeta ruskog milijardera i vlasnika londonskog fudbalskog kluba „Čelsi“, Romana

³⁵ Luka. www.luka.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 18.00h)

Abramovića, usidren u luci sa svojom megajahtom „Eclipse“, koja sa svojom dužinom od 163 metra slovi za najveći privatni brod na svijetu.

Za ljubitelje statistike valja reći da je pored apsolutnog rekordera, pomenute megajahte „Eclipse“, samo u prva tri mjeseca protekle ljetnje sezone u Porto Montenegro uplovilo još 744 jahte (najviše u julu – njih 342), 170 megajahti, od čega su 82 bile dužine do 40 metara. Do 50 metara bile su duge 44 jahte, 24 ih je bilo do 60 metara, a 14 su bile dugačke do 70 metara.

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. Smješten u zaklonjenom Bokokotorskom zalivu koji se nalazi pod zaštitom UNESCO-a na mjestu negdašnjeg Austrougarskog mornaričkog remontnog zavoda.

Država Crna Gora omogućava jahtama da se zadržavaju u njenim vodama bez vremenskog ograničenja ili uslova za uvozne dažbine. Brodski dobavljač nudi niz autorizovanih servis dobavljača uključujući Shell, Kohler, Yamaha, CAT, Volvo Penta and Honda.

Tri aerodroma se nalaze u blizini luke Tivat(7km), Podgorica (90km) i Dubrovnik (46 km). Moguć je prilaz motornim vozilom do luke, a za dalju komunikaciju može se koristiti Jadranska magistrala.

6.5.Luka Herceg Novi

Luka se nalazi se na sjevernoj obali HercegNovskog zaliva, nasuprot ulaza u Boku Kotorsku. Orijentacija: Grad sa starim bedemima i tvrđavom i svjetlo na glavi lukobrana – kameni četvorougao obelisk sa tri okomita i jednom kosom stranom.³⁶

Luka je naročito izložena S i SW vjetrovima i talasima, po jakom jugu u luci se stvara bibavica, a talasi prebacuju preko lukobrana. Nevere iz NW pravca u luci razvijaju talase. Od ostalih vjetrova luka je dobro zaštićena.

Prilikom uplovljavanja-isplovljavanja treba obratiti pažnju na dvije hridi koje se nalaze oko 200 metara NW od glave lukobrana te na podvodno kamenje u produženju

³⁶ Nautika. www.turizam.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 18.00h)

glave lukobrana koje se pruža u W pravcu. Na prilazu luci iz SE i S pravca treba obratiti pažnju na hrid Karatoč i na podvodnu kanalizacionu cijev koja ulazi u more 300 m E od lučkog svjetla i proteže se u smjeru 194°. U sjevernom, plićem dijelu akvatorije luke treba obratiti pažnju na mnoštvo betonskih sidrenih blokova na dnu čija visina iznad dna u nekim slučajevima dostiže i jedan metar.

Za vezivanje plovila može se koristiti unutrašnja strana lukobrana sa izgrađenom obalom u dužini od 210 metara. Na ovom potezu dubine uz obalu su iznad dva metra, a za vez se raspolaže sa 14 metalnih i 20 kamenih bitvi. Veći brodovi mogu sidriti SW-WSW od glave lukobrana na dubinama od 13 do 15 metara na pouzdanom muljevitom dnu. Zimi se ova sidrišta ne mogu koristiti zbog velikih valova od SE i SW vjetrova.

Pri južnim vjetrovima ili jakim kišama ispred luke se javlja prilično snažna W struja koja prouzrokuje jaku izlaznu struju istog smjera uz unutrašnju stranu lukobrana o čemu treba voditi računa prilikom pristajanja.

Srednje dnevne amplitude morskih mijena u Boki Kotorskoj nisu velike i kreću se oko 22 cm. Međutim, na duži period, na pristanima u Boki Kotorskoj može se očekivati maksimalna denivelacija mora uzrokovana morskim mijenama u rasponu od 126 cm, sa očekivanim maksimalnim nivoom iznad srednjeg nivoa mora od 74cm i minimalnim nivoom ispod srednjeg nivoa mora od 52 cm. Na unutrašnjoj strani lukobrana nalzi se šest servisnih ormarića sa priključcima za struju i vodu. Moguć je prilaz motornim vozilom do luke, a za dalju komunikaciju može se koristiti Jadranska magistrala.³⁷

7 .Značaj nautičkog turizma za Crnu Goru

Naša zemlja pozicionirala se kao destinacija koja, uz veliko prirodno bogatstvo i značajnokulturno-istorijsko nasljeđe, postaje prepoznatljivi centar nautičkog turizma. Crna Gora je u proteklom periodu ubranog turističkog razvoja prepoznala značaj ulaganja u visoko kvalitetnu turističku ponudu i razvoj nautičkog turizma. Nautički turizam je nova razvojna šansa za potpunu valorizaciju evidentnih potencijala Crne Gore, sa značajnim unapređenjem nivoa kvaliteta ponude i usluga u svim postojećim marinama. Kreatori strategije razvoja turizma imali su u vidu da se strateškim planiranjem i gradnjom znatnog broja novih savremenih marina naša zemlja može pozicionirati kao jedan od najznačajnijih predstavnika nove generacije i prepoznatljivih centara nautičkog turizma.

³⁷ Turizam i nautika. www.nautika.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 18.00h)

Crna Gora se pozicionirala kao destinacija koja, uz veliko prirodno bogatstvo i značajno kulturno-istorijskonasljeđe, može da postane lider u ovom vidu turizma. Turisti u sve većem broju stižu morem. Kruzери su neizostavni tokom cijele godine. Broj jahti u Crnoj Gori, kako stacioniranih tako i onih u tranzitu, iz godine u godinu se povećava i sve to predstavlja relevantan pokazatelj pravog razvojnog puta naše zemlje u pravcu ostvarivanja zacrtanih ciljeva u sferi nautičkog turizma.³⁸

Crna Gora, prema ocjeni evropskih stručnjaka za nautički turizam, u evidentno je boljoj poziciji od zemalja iz okruženja i Evrope uopšte. Za Crnu Goru nautički turizam predstavlja značajnu dodatnu vrijednost u njenoj turističkoj ponudi. Kotor je odavno prepoznat kao izuzetno vrijedna destinacija za kruzere. To se potvrđuje dolaskom velelepni i luksuznih putničkih brodova najelitnijih svjetskih brodskih i turističkih kompanija, tako da naš dragulj svjetske kulturne baštine, pod zaštitom Uneskoa, iz dana u dan bilježi nove rekorde u veličini brodova i prihvatit broja turista. Ovogodišnja sezona nautičkog turizma krenula je početkom aprila dolaskom brodova novih kompanija i rekordima kako po veličini plovila, tako i po broju turista.

Nautički turizam u Crnoj Gori je tokom proteklih pet godina doživio izuzetan razvoj i dostigao vrhunac. Nigdje se takav napredak za tako kratko vrijeme nije desio osim u Crnoj Gori, ali I pored toga još nemamo dovoljno marina i vezova, ne bar adekvatno tražnji - kaže Mišo Ostojić, jedan od doajena u nautičkom turizmu, koji je partner sa Lukom Bar u tom poslu. - Tivat je posebno iskoračio zahvaljujući Porto Montenegro, Kotor, Budva i Herceg Novi imajuzadovoljavajuće marine, ali sve to ipak nije dovoljno, zato mislim da bi država morala više da se posveti nautičkom turizmu .

Slika 13.Nauticki turizam u Crnoj Gori

³⁸ Objekti nautike. www.brod.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 10.00h)



Izvor: Marina. www.marina.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 16.00h)

Intenzivnija izgradnja specijalizovanih luka za brodice i jahte i boravak njihovih posada nautičara počela je u 20. vijeku. Za takve je luke, njihove uređaje i opremu. Udruženje konstruktora motora i brodova iz Njujorka 1928. godine upotrijebilo pojam marina, koji od tada postaje međunarodno priznat i korišćen naziv za osnovne objekte nautičkog turizma, specijalizovane luke u kojima se danas, osim vezova, uređaja, opreme i usluga održavanja plovila, njihovim korisnicima-nautičarima nudi i sve veći broj različitih turističkih uslugamještaja, prehrane, razonode, sporta i drugih vidova zabave.

Nautički turizam je jedan segment sportskog turizma i, s obzirom na činjenicu da živimo na moru, najnormalnije je i najprirodnije da razvijamo nautički turizam i sportove koji imaju veze sa morem i vodom.

Na žalost, oni koji odlučuju o turizmu Crne Gore, nisu prepoznali šansu u razvoju sportskog turizma, jer bi u Budvi i ostalim crnogorskim gradovima bilo više sportskih manifestacija, više nautičkih manifestacija, regata i ostalih sportova na vodi, što bi poboljšalo turističku ponudu i naš turistički proizvod učinilo još bogatijim.³⁹

Priroda je uradila svoje i dala Crnogorskom primorju sve ono što je neophodno za sportski turizam. Turistički fenomen već je davno transformisan u ozbiljnu društveno-ekonomsku djelatnost, koja zadire gotovo u sve sfere društveno ekonomskog života pojedinih područja. Turizam brzo i nepovratno mijenja ekonomsku i socijalnu sliku svijeta. Prema istraživanjima doprinos turizma u bruto-nacionalnom proizvodu u turističkim zemljama iznosi od 6 do preko 10%. Kroz nautičko-turističko tržište potražnje, podstiče se razvoj drugih privrednih grana i djelatnosti i pomoću nautičkog turizma, koriste se i naplaćuju prirodne atraktivnosti i drugi raspoloživi nautičko-turistički resursi. Dolaskom i boravkom nautičara u akvatoriju i marinama, brojna neprivredna dobra i djelatnosti recepcijske zemlje pretvaraju se u izdašne privredne

³⁹ Isto

resurse, koji bez nautičkog turizma, ne bi uopšte ili bi u znatno manjem obimu bili komercijalizovani.

Neposredne koristi od potrošnje nautičara imaju privredni subjekti koji neposredno prodaju proizvode ili usluge nautičarima, kao što su luke nautičkog turizma, koje prodaju nautičko-turističke usluge nautičarima, turistička, turističko-ugostiteljska i trgovinska preduzeća, uslužne radnje i drugi subjekti koji pružaju usluge nautičarima i brodograđevna i brodarska preduzeća, kao i radnje koje proizvode i prodaju plovila, vrše njihov remont i popravke, servisiraju i održavaju plovila nautičara i pružaju druge različite usluge. Savremena marina je temeljni oblik luke nautičkog turizma.

Ona je vrlo kompleksan objekt nautičko-turističke receptive, u kojoj se nautičarima nudi i realizuje čitav niz usluga, nautičkog, sportskog, rekreativnog i zabavnog karaktera. Kapital uložen u izgradnju marina ima veću stopu profitabilnosti od onog uloženog u druge vrste turizma.³⁰ Najpovoljniji efekti od nautičkog turizma postižu se u organizovanom charteru, tj. unajmljivanju brodova nautičarima kojima više odgovara plovidba u iznajmljenom nego u vlastitom plovilu. U nautičkom turizmu realizuju se brojne ugostiteljske, trgovinske i druge slične usluge. Zato se u lukama nautičkog turizma otvaraju brojni ugostiteljski i trgovinski objekti i različite radnje. Nautički turizam može povoljno uticati na razvoj brodograđevinskih preduzeća (posebno male brodogradnje), industrije, ukoliko su u funkciji proizvodnje i održavanja plovila i opreme za potrebe nautičkog turističkog turizma.³¹ Osim prodaje plovila, sve češće se grade brodovi za charter.

Izgradnja marine i drugih nautičko-turističkih sadržaja može pozitivno da utiče na opštu komunalnu opremljenost lokalne sredine i povećati broj i kvalitet različitih usluga. Sve to može doprinijeti profitiranju turističke ponude i turističkom imidžu mjesta, odnosno užeg ili šireg područja. Isto tako, marina dobro uklopljena u postojeće urbanističke sadržaje, može biti novi element turističke atrakcije. Posebnu ulogu nautički turizam ima na području zapošljavanja radno-aktivnog stanovništva. Nautičko-turističko tržište obuhvata nautičko-turističku ponudu i potražnju. Prosječna potrošnja nautičara, kao pripadnika višeg i srednjeg društvenog sloja, veća je nego turistička potrošnja u klasičnom kupališnom turizmu.⁴⁰

⁴⁰ Isto

Zaključak

Najnovija dješavanja na svjetskom turističkom tržištu pokazuju da se Crna Gora turistički stabilizuje, i da postaje sve poželjnija turistička destinacija. Njen dalji razvoj i razvijanje imaće veći odziv ako se Crna Gora na turističkom tržištu predstavi kao prepoznatljiva destinacija. Nautički turizam danas predstavlja najkonkurentniji turistički proizvod uzimajući činjenicu da je razvoj ovog selektivnog vida još uvijek u usponu i razvijanju.

Crna Gora sa svojim prionim ljepotama, pejzažnom slikovitošću i ekološkoj održivosti na koju se danas stavlja akcenat, stiče prednost i ima dobre predispozicije za dalji razvoj i budućnost nautičkog turizma. U samom radu mogli smo da se upoznamo sa određenim karakteristikama koje nautički turizam mora da posjeduje.

Dalja faza kada je razvoj nautičkog turizma u pitanju je veoma bitna za ponudu Crne Gore. Zaključujemo da je očuvanje kulturne baštine, manjom izgrađenošću i manjim tempom degradacije primorskih gradova, odrediće smjer razvoja Crnogorskog turizma. Činjenično stanje nam pokazuje da Crna Gora ima puno nerazvijenih potencijala kako u svim oblastima turizma tako i u nautičkom, za dalji razvoj nautičkog turizma treba ići pomalo i razvijati ga, jer prbrzim razvojem i betoniranjem površina mogla bi da se izgubi ljepota Crnogorske obale, tako da jedna od smjernica nautičkog turizma leži u poboljšavanju postojećih kapaciteta i očuvanje naše obale i Jadranskog mora.

Literatura

Knjige:

- 1) Antunac, I., Turizam I ekonomska teorija, Institut za istraživanje tržišta, Zagreb, 1985
- 2) Brčić, I., „Pomorska meteorologija i okeanografija“, Uprava pomorske sigurnosti, Bar, 2009
- 3) Brčić, I., Model istraživanja saobraćajnih uslova za izgradnju marina za nautički turizam, magistarski rad, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2009
- 4) Churchill, R.R., Lowe, A.V., The law of the sea, 3rd Edition, 1999., Melland Schill Studies in International Law, 2008
- 5) Dobre, R., Osnove turizma (teorija i praksa), skripta, Visoka škola za turistički menadžment, Šibenik, 2005
- 6) Jadrešić, V., „Turizam u interdisciplinarnoj teroiji i primjen“, Školska knjiga, Zagreb, 2002
- 7) Kaltnekar, Z., „Unutrašnji transport i skladištenje“, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2002
- 8) Kotler F., Upravljanje marketingom, Datastatus, Beograd, 2006
- 9) Kotler, F., „Upravljanje marketingom“, Informator, Zagreb, 2008
- 10) Kovačić, M., „Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma“, Pomorski zbornik, br.1/2003
- 11) Kušen, E., Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb, 2002
- 12) Luković, T., „Nautički turizam definiranje i razvrstavanje“, Ekonomski pregled, 58 (11) 689-708, 2007
- 13) Mandić, S., „Marinska ekologija“, Institut za biologiju mora, Kotor, 2008
- 14) Milisavljević, M., „Marketing“, Savremena administracija, Beograd, 2003
- 15) Olujčić, Č., „Svjetske luke“, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2002
- 16) Pasinović, M., „Osnovi Turizma (Turizmi Okruženje)“, Univerzitet Crne Gore, Podgorica, 2002
- 17) Ricardson, B., „Marketing turističkih atrakcija“, Prentice Hall, London, 2009
- 18) Šamanović, J., „Nautički turizam i management marina.“ Split: Visoka pomorska škola u Splitu, 2002
- 19) Unković, S., Zečević, B., Ekonomika turizma, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009
- 20) Veljković, S., „Marketing usluga“, Ekonomski fakultet, Beograd, 2011
- 21) Vukonić, B., Smisao i objašnjenje pojma turistička destinacija, Turizam, br.3-4, Zagreb, 2009
- 22) Vukonić, B., Upravljanje destinacijom, Institut za turizam, Zagreb, 2008

23) Živković R., Ponašanje i zaštita potrošača u turizmu, Univerzitet Singidunum, Beograd,2013

Web izvori:

- 1) www.nautickiturizam.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 16.00h)
- 2) <http://nautickiturizamucg.blogspot.com> (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 16.00h)
- 3) www.marina.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 16.00h)
- 4) www.luka.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 18.00h)
- 5) www.nautika.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 18.00h)
- 6) www.brod.com (Ostvarena konekcija 08.07.2016. u 10.00h)