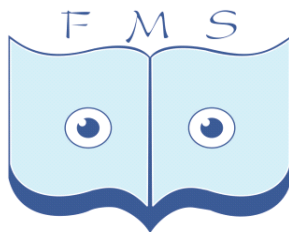


Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije



FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT

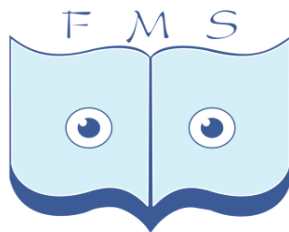
Danijela Banićević

**POTENCIJALNE MOGUĆNOSTI RAZVOJA LUKE KOTOR KAO
NAUTIČKE I KRUZING DESTINACIJE**

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, novembar, 2016.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije



**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**POTENCIJALNE MOGUĆNOSTI RAZVOJA LUKE KOTOR KAO
NAUTIČKE I KRUZING DESTINACIJE
SPECIJALISTIČKI RAD**

**Mentor: Prof. dr Vinko Nikić
Predmet: Strateški menadžment**

22/15

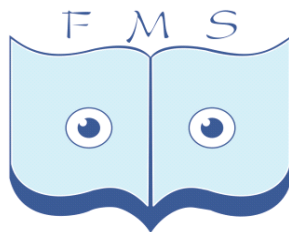
marinama

Student: Danijela Banićević, br. Indeksa: S

Smjer: Nautički turizam i upravljanje

Tivat, novembar, 2016.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije



**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**POTENCIJALNE MOGUĆNOSTI RAZVOJA LUKE KOTOR KAO
NAUTIČKE I KRUIZING DESTINACIJE
SPECIJALISTIČKI RAD**

**Mentor: Prof. dr Vinko Nikić
Predmet: Strateški menadžment**

22/15

marinama

Student: Danijela Banićević, br. Indeksa: S

Smjer: Nautički turizam i upravljanje

Tivat, novembar, 2016.

SADRŽAJ

SAŽETAK.....2

| | |
|---|----|
| ABSTRACT | 2 |
| I UVOD | 3 |
| II KOTOR | 4 |
| 2.1 Geografski položaj Bokokotorskog zaliva i Kotora..... | 6 |
| 2.2 Klimatski uslovi..... | 7 |
| 2.3 Saobraćajna povezanost..... | 8 |
| III LUKA KOTOR | 9 |
| 3.1 Istorijat..... | 9 |
| 3.2 Položaj..... | 10 |
| 3.3 Opšti podaci preduzeća..... | 12 |
| 3.3.1 Vlasnička struktura..... | 14 |
| 3.3.2 Rezultati poslovanja..... | 14 |
| IV POTENCIJALNE MOGUĆNOSTI RAZVOJA LUKE KOTOR KAO NAUTIČKE DESTINACIJE | 15 |
| 4.1 Pojam, definicija i struktura nautičkog turizma..... | 15 |
| 4.2 Podjela, tipovi i elementi nautičkog turizma..... | 17 |
| 4.3 Luka Kotor kao nautička destinacija..... | 19 |
| 4.3.1 Projekti Luke Kotor..... | 20 |
| 4.3.2 Korporativno upravljanje i strateški marketing..... | 21 |
| 4.3.3 Zaštita okoline nautičke destinacije..... | 22 |
| 4.3.4 Luka Kotor – Porto Montenegro poredjenje..... | 25 |
| V POTENCIJALNE MOGUĆNOSTI RAZVOJA LUKE KOTOR KAO KRUZING DESTINACIJE | 28 |
| 5.1 Pojam i podjela kruzinga..... | 28 |
| 5.2 Mediteran kao kruzing destinacija..... | 29 |
| 5.3 Luka Kotor kao kruzing destinacija..... | 30 |
| 5.3.1 Kruzери u Kotoru..... | 32 |
| 5.3.2 Realizovane i planirane aktivnosti..... | 35 |
| 5.3.3 Kako postići konkurentnost u kruzing turizmu?..... | 37 |
| 5.3.4 Promocija..... | 38 |
| 5.3.5 Razvojna koncepcija kruzinga..... | 39 |
| VI SWOT ANALIZA I NJENA PRIMJENA NA LUKU KOTOR | 40 |
| 6.1 SWOT analiza..... | 40 |
| 6.2 SWOT analiza i TOWS matrica..... | 41 |
| 6.3 SWOT analiza Luke Kotor..... | 42 |
| VII ZAKLJUČAK | 46 |
| VIII LITERATURA | 48 |
| SAŽETAK | |

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Nautički turizam je turizam koji kombinuje plovidbu brodom sa odmorom i svim aktivnostima na odmoru. Kruzing je, kao dio nautičkog turizma, luksuzna forma putovanja, koja uključuje all-inclusive odmor na kruzeru najmanje 48 sati, specifičan itinerer, u kojem kruzer pristaje u nekoliko luka i gradova. Posljednjih godina bilježi se značajan porast interesovanja za nautičkim i kruzing turizmom u svijetu, ali i u Crnoj Gori. Poznato je da je Crna Gora receptivna zemlja koja ima snažnu resursnu osnovu kada je u pitanju ovaj tip turizma.

Centralni dio ovog rada je Luka Kotor. Na početku je kratka priča o gradu i luci, istoriji, kulturi... Kako se priča nastavlja, tako se sve više govori o potencijalima Luke Kotor i njenim komparativnim prednostima koje mogu pomoći Kotoru da postane prestižna kombinacija za nautički i kruzing turizam. Na kraju je predstavljena SWOT analiza Luke Kotor, zato što ona na najbolji način pokazuje realnu sliku stanja u kojem je Kotor i koju strategiju luka treba da odabere da bi postala konkurentna na tržištu.

Crnogorska obala je veoma pogodna za razvoj nautičkog turizma. Stoga, u narednih nekoliko godina možemo očekivati ekspanzivan razvoj i nadati se da će Luka Kotor postati još više privlačna destinacija za nautički i kruzing turizam.

Ključne riječi: nautički turizam, kruzing turizam, Luka Kotor, luka, Kotor, razvoj

ABSTRACT

Nautical tourism is tourism that combines boating with vacation and holiday activities. Cruise tourism, as a part of nautical tourism, is a luxurious form of travelling, involving an all-inclusive holiday on a cruise ship of at least 48 hours, according to a specific itinerary, in which the cruise ship calls at several ports and cities. In recent years it is recorded significant increased interest for nautical and cruise tourism in the world, as well in Montenegro. It is known that Montenegro is a receptive country which has strong resource base when it comes to this type of tourism.

Central part of this work is Port of Kotor. On the beginning, there is a short story about town and port, history, culture... As the story continues, there is more talking about potentials of Port of Kotor and its comparative advantages which can help Kotor to become prestigious destination for nautical and cruise tourism. On the end SWOT analysis for Port of Kotor is presented, because it shows on the best way real picture of Kotor's condition and which strategy port should choose to become competitive on the market. Shore of Montenegro is very suitable for nautical tourism develop. So, in the next few years we can expect expansive development and we hope that Port of Kotor will become more appealing destination for nautical and cruise tourism.

Key words: nautical tourism, cruise tourism, Port of Kotor, port, Kotor, development

I UVOD

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Procjene analitičara govore da trenutno u svijetu ima preko 7 hiljada mega - jahti (brodova dužih od 80 stopa - 24metra), a u raznim stadijumima gradnje ili u knjigama narudžbi je još oko hiljadu ovakvih brodova. S tim u vezi, može se zaključiti da je nautički turizam, kao jedna multifunkcionalna turistička djelatnost sa veoma izraženom pomorskom komponentom, u snažnom usponu, a polako posljednjih godina kuca i na naša vrata. Sve je veća potražnja za jedinstvenim destinacijama u svijetu, a nautički turizam može, i trebao bi da doprinese većem stepenu razvoja istih.

Obala Crne Gore je idealna za razvoj nautičkog turizma, jer ima veliki broj uvala, prirodnih zaklona u slučaju nevremena, veliki broj malih mjesta umutar prirodnih luka, prostor koji je međusobno dobro povezan, kao i veliki broj benzinskih pumpi za snabdjevanje goriva, ali i ostale sadržaje neophodne za razvoj turizma(npr. servis za popravku jahti, bežični internet u većem dijelu obale, specijalizovane radnje opreme i drugo).

Bokokotorski zaliv, kao jedinstveni fjord na Mediteranu, proglašen je jednim od 25 najljepših zaliva svijeta. Ovaj najveći jadranski zaliv nalazi se na najimpresivnijem dijelu crnogorskog primorja i lociran je na jugoistoku između planina Orjen i Lovćen. Na rogu Bokokotorskog zaliva, uz same zidine Starog grada, nalazi se i Luka Kotor. Prema bazičnoj definiciji luka nautičkog turizma je turistički objekt koji u poslovnom, gradjevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i neophodne uslove za potrebe nautičkog turizma. Na osnovu navedenog, može se sa sigurnošću utvrditi da Luka Kotor može postati prestižna destinacija nautičkog i kruzing turizma.

Kruzing turizam, kao dio nautičkog turizma je takodje u svijetu, pa tako i u Crnoj Gori u porastu. Povećanje prometa putničkih brodova za kružna putovanja povoljno utiče na privredu Crne Gore. Luka Kotor, kao naša najposjećenija luka u segmentu kruzinga(engl. cruising) bilježi stalan rast fizičkog obima prometa, kako sa stanovišta broja brodova na turističkim krstarenjima Mediteranom koji je posjećuju, tako i sa stanovišta broja putnika. Poznato je da je Crna Gora receptivna zemlja u nautičkom turizmu. Ona je ovu vrstu turizma pozicionirala po uzoru na susjedne pomorske države Hrvatsku i Italiju, kao djelatnost od strategijskog interesa. Luka Kotor treba da iskoristi sve svoje prirodne ljepote i potencijale (lokaciju, autentičan izgled i turističku ponudu), kako bi parirala svojoj konkurenciji.

Turistička ponuda Luke Kotor sadrži mnoge prirodne i atraktivne faktore, nautičko – turističke sadržaje i usluge. Upravo će u nastavku ovog rada biti iznesene prednosti Luke Kotor, njen značaj za državu, kao i detaljna obrada podataka koji se odnose na njen razvoj.

Kao novi privredni fenomen kod nas, nautički i kruzing turizam treba da zauzmu značajno mjesto u crnogorskom turizmu i privredi uopšte. On je još uvijek nedovoljno iskorištena razvojna šansa naše države, pa značajan dio pažnje treba usmjeriti na njegov razvoj po relativno visokim stopama.

II Kotor

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije

Smješten u jedan od najljepših zaliva svijeta, Kotor, grad trgovaca i čuvenih moreplovaca ima dosta toga da ispriča.

Kotor je star koliko i pomorska trgovina na Jadranu. On je upravo – drevan. Prvobitno se zove Katareo, mjesto vrela. Od njegovog nastanka do danas puno se toga promjenilo.

Grci su bili prisutni tokom 7-4. v. pr. n. e. Dolaze Iliri. Potom Rimljani, koji vladaju oko 650 godina. U 5. vijeku grad ruše Goti. Propašću Zapadnog Rimskog carstva(476.g), Boka sa Kotorom potpada pod vlast Vizantije(400 godina). U 7. v. Kotor postaje glavni grad Boke Kotorske, što ostaje do danas: pod najezdom Slovena, Romani iz Risna, tadašnje zalivske prijestonice, prelaze u Kotor. Slijedi period dukljansko-zetskih vladara (10-11.v), kada počinje da dominira slovensko stanovništvo. Najveći ekonomski i kulturni procvat Kotor je doživio u doba Nemanjića; u sastavu srpske države (1185-1371). Poslije raspada srpske države, usljed turske najezde, Kotor povremeno priznaje ugarskog kralja, Mletačku republiku, za svog vladara. Grad je i samostalna republika (1391-1420) sa knezom na čelu.

Od 1797. do 1814. smjenjuju se vlasti: austrougarska(1797), ruska(1806), francuska (1808-1813). Pod vladom crnogorskog mitropolita Petra I Petrovića, proglašava se ujedinjenje Boke sa Crnom Gorom, 1813. Od naredne, pa još 100 godina zaredom, Kotorom vlada Austrija. Godine 1918. Kotor i Boka(Crna Gora) ulaze u sastav Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca, odnosno Kraljevine Jugoslavije.

Stari grad Kotor je najbolje sačuvana srednjovekovna urbana sredina tipična za gradove nastale u XII i XIV vijeku. Srednjovekovna arhitektura i mnogobrojni spomenici kulturnog nasljedja uvrstili su Kotor u UNESCO - ov spisak "Svetske prirodne i kulturne baštine". Stari grad opasan je veličanstvenim bedemima, koji nastavljaju da opasuju brdo Sveti Ivan(San Đovani) u ukupnoj dužini od 4,5km, što je kuriozitet svjetskih razmjera. Debljina zidina je negdje i do 15 metara, a visina mjestimično i 20m. Pogled na Kotor opasan fortifikacijama je veličanstven.

U Stari se grad ulazi kroz troja vrata, od kojih su Zapadna iliti Vrata od mora iz 1555. – glavna. Uklješten u dnu planinskog Lovćenskog masiva, omeđen sa sjevera kratkom rijekom Škurdom, i sa juga – podvodnim izvorištem Gurdić, Kotor je po svemu (iza katastrofalnog zemljotresa iz 1667) barokni grad.

Kroz čitav grad prostiru se gradjevine, isprepletane ulicicama i trgovima. Na jednom od njih nalazi se i katedrala Sv. Tripuna, s pomenik romanskoj kulturi i jedan od prepoznatljivih simbola grada. Crkva Svetog Luke(13. vijek), crkva Svete Ane(12. vijek) crkva Svete Marije(13. vijek), crkva Gospe od zdravlja(15. vijek), Kneževa palata (17. vijek), Napoleonovo pozorište(19. vijek) su samo dio bogate riznice Kotorske tradicije. Sve palate, njih na stotine, obnovljene su u baroknom stilu. Po svemu je očito da je ovdje, sem graditeljstva, cvjetalo pomorstvo i brodogradnja, trgovina, slikarstvo, zanatstvo. Čuveni su kotorski srednjovekovni oružari i zlatari. Kad kaže u Gorskom vijencu da je »na moru svašta majstorah«, tada Njegoš, najveći među pjesnicima, misli s razlogom upravo na Kotor.¹

Grad se danas diči nepreglednom listom znamenitih Kotorana, pomorskih kapetana, diplomata, štampara, pjesnika... Tu je i tradicija pomorstva, jedinstvena u svijetu, već 12.

¹ <http://www.montenegro.com/grad/kotor>

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

vjekova čuvena Bokeljska mornarica, originalna bratovština sa svojim posebnim admiralitetom, nošnjom, tradicionalnim kolom i sa velikim folklornim značajem.

Kotor je jedini grad na istočnim obalama Jadrana koji se uvijek imenom nalazi na svim istorijskim kartama. Jedini je mediteranski grad-lavirint, što mu daje tokom turističke sezone posebnu čar. Kako pronaći određenu znamenitost, palatu ili crkvu, te kako naći trgove neobičnih imena: Trg od Salate, Trg od mlijeka, Trg od drva, Trg od kina u kotorskom urbanom baroknom lavirintu? Kako naći izlaz iz Starog grada? Ova često postavljana pitanja čuju se svakodnevno kroz kotorske ulice.

Ne smiju se zaboraviti spomenuti karnevali i fešte koje se organizuju svake godine, kako u ljetnjem tako i zimskom periodu, koji najljepšem gradu crnogorskog primorja daju dodatnu čar.

Slika 1 - Kotor



Izvor: <http://www.kaminnekretnine.com/me/properties/ts3123-na-prodaju-stan-u-kotorskom-starom-gradu-kotor-crna-gora-povoljno>

2.1 Geografski položaj Bokotorskog zaliva i Kotora

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Bokokotorski zaliv ili skraćeno Boka je istorijska i geografska oblast, koja se nalazi na jugoistočnom dijelu Jadranskog mora. Zaliv je duboko zašao pod litice Lovćena(1.654.m) i Orjena(1.894m). Boka Kotorska(86 km²), sastavljena je od dva manja zaliva, spoljašnjeg Toplansko–tivatskog i Kotorsko-risanskog. Počinje Hercegnovskim zalivom koji se sužava u Kumborski tjesnac, njime prelazi u Tivatski zaliv, pa kroz Verige ulazi u Risanski i Kotorski zaliv. U nastavku slijedi nekoliko osnovnih morfometrijskih podataka Bokokotorskog zaliva. Ukupna površina je 87,33km², ukupna zapremina je 2.412,306.000 km³. Maksimalna dubina je 60m. Srednja dubina je 27,3m. Dužina zaliva je 28,13km. Dužina obale je 105,7km. Razuđenost obale (K)3,07. Širina ulaza je 2,95km. Pretpostavlja se da je na nastanak Bokokotorskog zaliva uticala fluvijalna erozija u pliocenu. Ovaj region je poznat po najvećoj prosječnoj količini padavina u Evropi – tzv. Crkvice.

Slika 2 – Kotor, pogled na Bokotorski zaliv



Izvor slike: <http://www.tidatravel.co.rs/PageType32.aspx?gr=284>

Kotor se nalazi u jugoističnom vrhu istoimenog zaliva, na mjestu gdje je more najdublje zašlo u kopno, sa geografskim koordinatama 42°25' N i 18°47' E. Grad je smješten na naplavini rijeke Škurde koja protiče uz njegove sjeverne zidine i izvorišta Gurdić koji izvire iz njegove južne zidine. Sa istoka ga nadvijaju obronci Lovćena sa brdom Sveti Ivan(260m), dok ga sa jugozapada more povezuje sa svijetom.

Kotor(6.633 stanovnika) je sjedište Opštine Kotor, to je kulturni, obrazovni, naučni, zdravstveni, privredni i sportski centar. Kotor ima status stalnog graničnog pomorskog prelaza i luke za međunarodni pomorski saobraćaj.

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

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Statutom Opštine definisano je granično područje koje, osim Kotora, čine naselja Dobrota, Škaljari i Muo. Opštinski podcentri su Risan i Radanovići. Risan(2.092 stanovnika) je najstarije naselje na obali i vrši administrativnu, obrazovnu, kulturnu, zdravstvenu i turističku funkciju. Raskrsnica je put koji vodi za Nikšić. Radanovići (650 stanovnika) vrši administrativnu, obrazovnu, zdravstvenu, privrednu i sportsku funkciju. Na obali Kotorsko-risanskog zaliva nižu se brojna naselja. Na istočnoj obali je Dobrota (7.313 stanovnika), najveće naselje u opštini, na sjevernoj obali Orahovac, na sjevero-zapadnoj Perast i Risan, na zapadnoj Strp, Lipci, Morinj i Kostanjica. Na jugo-zapadnoj obali nižu se naselja Muo, Prčanj i Stoliv. U ovim naseljima živi 18,533 stanovnika. Tri naselja su dvojna: Gornji i Donji Orahovac, Donji i Gornji Morinj i Donji i Gornji Stoliv. Naselja u planinskom zaleđu, na visoravni Krivošije su: Dragalj, Zvečava, Ledenice, Knežlaz, Malov Do i Han, na Njeguškoj površi Mali i Veliki Zalazi, a na Njeguškom površju Mirac i Čavori. U ovim naseljima živi 626 stanovnika. Naselja u Gornjem Grblju su: Dub, Sutvara, Nalježići, Pelinovo, Šišići, Prijeradi, Bratešići, Gorovići i Lastva. U Donjem Grblju naselja su: Lješevići, Vranovići, Pobrđe, Glavatičići, Kubasi, Kovači, Glavati, Zagora, Višnjevo i Krimovice. Jedino naselje na obali otvorenog mora, dugoj 25,6 km je Bigovo, poznato ribarsko i turističko mjesto.

2.2 Klimatski uslovi

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

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

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

Najčesći vjetrovi su jugoistočni koji donosi kišu i sjeverni koji je suv. Olujni vjetrovi su prava rijetkost. Valovi rijetko prelaze visinu od 50cm, a razlika plime i osijeke se kreće od 30 do 60cm. Duž operativne obale u pravcu sjevero-zapada postoji morska struja koja nije toliko jaka da bi predstavljala problem vezanim brodovima.

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

Za Kotor se može reći da ima karakterističnu klimu, što prouzrokuje reljefna nehomogeničnost da se na ovako malom prostoru osjećaju lokalne klimatske razlike.

2.3 Saobraćajna povezanost

Kotor je dobro saobraćajno povezan sa bližim okruženjem i sa evropskim zemljama vazдушnim, drumskim i pomorskim vezama. Međutim, kvalitet i obim tih veza danas nije zadovoljavajući. Do Kotora se stiže automobilom, autobusom, brodom i avionom - preko aerodroma u Tivtu(8km), Podgorici(90km) i Ćilipima(73km) ili vozom preko Bara(60km). Nazalost, avionski promet je ograničen na doba dana jer oprema aerodroma potrebna za noćne letove nije kompletirana.

Drumski saobraćaj nije kvalitetan jer je saobraćajni kapacitet magistrale nedovoljan za današnje prilike. Jadranska magistrala koja prolazi kroz grad bitna je arterija povezivanja sa širokim prostorom Evrope. Na Jadransku magistralu vežu se i prigradska naselja i gradske saobraćajnice sekundarne putne mreže. Dionica Jadranske magistrale na području opštine Kotor tako sve više dobija karakter gradske saobraćajnice sa heterogenom strukturom saobraćaja.

Pomorski saobraćaj je zamro i predstavlja najlošiji vid transporta. Pomorski saobraćaj, posebno putnički, kao mogućnost povezivanja različitih naselja kotorske opštine treba obnoviti. Pristaništa postoje u svim primorskim naseljima i postoje uslovi za uspostavljanje jedinstvenih brodskih linija među svim drugim naseljima Bokokotorskog zaliva.

3.1 Istorijat

Pomorska istorija ovog područja i svijeta odvijala se i odražavala na njen rad. Luka je bila svjedok i učesnik u razvoju područja i pomorske privrede uopšte.

Najznačajniji periodi i datumi u istoriji luke Kotor prikazani su u tabeli:

Tabela 1. Značajni datumi luke Kotor

| | |
|---------------------------|---|
| Druga polovina 12. vijeka | Kotor se spominje kao luka u istorijskim dokumentima |
| Sredina 19. vijeka | Funkcioniše redovan putnički saobraćaj parobrodovima između Kotora i drugih luka na Jadranu |
| Kraj 19. vijeka | Funkcioniše redovan lokalni pomorski saobraćaj u Boki između Kotora i Herceg Novog |
| 1966. | Izgradnja Jadranske magistrale umanjuje značaj Luke Kotor u saobraćaju među lukama istočnog Jadrana |
| 1967. | Ukinuta posljednja redovna linija između Kotora i Jadranskih luka, nakon 75 godina redovnog saobraćaja |
| Početak 70-ih godina | U Kotorsku luku počinju da svraćaju prvi nautički turisti sa jahtama. Luku počinju da posjećuju i prvi veći brodovi za krstarenje |
| 1979. | Katastrofalni zemljotres znatno oštećuje luku |
| 1980-1982. | Rekonstrukcija obale u luci. Dužina operativne obale se povećava za oko 50m |
| 1984. | Odlukom SIV Luka Kotor dobija status luke za međunarodni saobraćaj |
| 1992. | Luka dobija stalni međunarodni granični prelaz |
| 1992-1997. | Poremećaji u političkim i ekonomskom-finansijskim okvirima onemogućavaju ostvarenje razvojnih planova Luke. Luka završava i fazu transformacije i u programima se orjentiše ka nautičkom turizmu i prihvatu brodova za krstarenje |
| 1997. | Luka oživljava aktivnosti kroz prihvatanje teretnih tako i putničkih brodova |

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije

Izvor: <http://www.portofkotor.co.me/O-luci/istorijat.html>

I danas, u savremenom svijetu velikih i sofisticiranih brodova, Luka se bori za svoju tržišnu poziciju. Njeni potencijali i strateški razvoj usmjereni su ka putničkom prevozu, brodovima za krstarenje i nautičkom turizmu.

3.2 Položaj

Geografski položaj luke određen je sa 42°27'N geografske širine i 18° 47'E geografske dužine. Luka je smještena u krajnjem jugoistočnom dijelu Kotorskog zaliva. Kotor, odnosno Luka Kotor se nalazi neposredno uz jadransku magistralu i njom je povezana sa mjestima uz obalu, kao i sa gradovima u unutrašnjosti. Dužina operativne obale kojom raspolaže Luka Kotor u luci iznosi 665m, od čega se 512m nalazi na zapadnom dijelu, dok je 153m okrenuto prema rijeci Škurdi.

U prostornom smislu obuhvata „dio vodenog prostora oivičen izgrađenom obalom od restorana „Galion“ do desne obale rijeke Škurde II do zgrade Odjeljenja narodne odbrane na Muu, na udaljenosti 50m od obale između restorana „Galion“ i „Odjeljenja narodne odbrane“.²

Luka Kotor se može odrediti kao luka pristajanja.

Luka Kotor je morskim putem od važnijih luka udaljena kako je prikazano u sledećoj tabeli:

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

„Luka Kotor“ A.D., saglasno Zakonu o morskom dobru upravlja morskim dobrom kako slijedi:

Na kopnu obalu u zoni morskog dobra obuhvatajući:

- operativnu obalu duž Macea, dio kat. Parcele 78/1 KO u širini do donje ivice lokalnog puta (prostor širine cca 3,00m) na potezu od objekta „Galion“ istočno od ušća Gurdića

- operativnu obalu duž mosta Gurdić zapadno donjom ivicom trotoara uz magistralni put do osnove pristaništa, pristanište – Rivu u cijelini, do ivice parkinga, isključujući pristupni put do parkinga, sve dio kat. Parcele 28 KO Kotor

² www.portofkotor.co.me

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

- operativnu obalu uz gradski park dio kat. Parcele 1 KO Kotor, od mosta preko rijeke Škurde i zapadno od ušća Škurda II – odnosno do Spomenika

- ograđeni dio Parka oko poslovnog objekta Luke, krajnji istočni dio kat. Parcele 4 KO Kotor

- Vodeni prostor zaliva u površini koja spaja krajnje tačke na obali (objekat „Galion“ i ušće Škurde II) i obuhvata akvatorij širine cca 100,00m računato od ivice pristaništaraive

Raspoloživo područje djelatnosti segmentirano je u dvije osnovne cjeline : lučki i marinski dio. Karakteristike vezova prikazane su u narednoj tabeli.

Tabela 2: Namjena i struktura vezova u Luci Kotor

| |
|---|
| LUČKI SEGMENT |
| Dužina operativne obale |
| ❖ vez I 68m u MPPG+120m do pontona |
| ❖ vez II (rijeka Škurda)150m |
| MARINSKI SEGMENT |
| Dužina operativne obale: |
| ❖ obala kod tržnice141.4m |
| ❖ obala kod pozorišta 86.8m |
| ❖ obala Šuranj 123.5m |
| ❖ obala od pontona do MPPG 120.0m |
| Pontonski kapacitet: |
| ❖ 2 pontona tipa «S» dimenzija 12.5 x 2.40 x 0.90 sa 8 vezova |
| ❖ 3 pontona tipa «S» dimenzija 9 x 3 x 0.90 sa 6 vezova |

Izvor: Dokumentacija “Luka Kotor” A.D. Kotor

Detaljnije informacije o vezovima operativne obale slijede ispod:

- 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 9m koju brodovi mogu koristiti.
- Riva III obuhvata južni dio rive u dužini od oko 250m.
- Rijeka I je vez na sjevernom dijelu prema rijeci Škurdi u dužini od oko 80m.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

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

Kopneni dio operativne površine Luke obuhvata prostor od spomenika – svetionika do zgrade Lučke Kapetanije i iznosi oko 4000m². Površina platoa u pojasu širine 6 metara je površina preko koje se ostvaruju funkcije luke.

Luka je otvorena za saobraćaj 365 dana u godini 24 časa što podrazumjeva mogućnost dolazaka/odlazaka plovila tokom čitave godine u svim terminima.

Od 1984. luka je, kao što je već pomenuto u tabeli, dobila status luke za međunarodni saobraćaj.

3.3 Opšti podaci preduzeća

Preduzeće za usluge u međunarodnom pomorskom saobraćaju “Luka Kotor”AD (u daljem tekstu Kompanija) nastavlja tradiciju jedne od najstarijih luka na južnom dijelu istočne obale Jadrana. Sjedište kompanije je u Kotoru. Kompanija sama, kao i preko povezanih firmi se bavi uslugama u međunarodnom pomorskom saobraćaju, te pružanjem usluga iz domena pomorstva i turizma. Kompanija je uspostavila, dokumentuje, primjenjuje i održava QMS i poboljšava njegovu efikasnost u skladu sa zahtjevima standard ISO 9001:2000. Politika kvaliteta je zasnovana na postojanju i održavanju tržišno orjentisanog poslovnog sistema sa ciljem totalnog zadovoljenja zahtjeva, potreba i očekivanja korisnika lučkih usluga.

Politika uprave Luke Kotor funkcioniše po principu samoregulacionog mehanizma koji prati dešavanja u ovom preduzeću i na taj način osigurava njenu dobru aktivnost koja se prožima zajedno sa zakonskim, etičkim, međunarodnim standardima i normama. Sam cilj Luke Kotor je da uvijek prihvati odgovornost za sve svoje postupke i da podstiče pozitivan uticaj na svoju okolinu, radnike, zaposlene i sve ostale koji čine cijelinu ovog lučkog grada. Uz dobar razvoj korporativnog poslovanja i dobre društvene odgovornosti poslovanja vezuje se i ekonomska stabilnost.

Logika po kojoj Luka Kotor funkcioniše je različita u odnosu na druge Luke na Crnogorskom primorju. Marina spaja sveobuhvatne usluge za kruzere i megakruzere sa dinamičnom strukturom naseljenosti na samoj obali u srcu jednog od najljepših turističkih gradova Crne Gore. Luka Kotor svojim poslovanjem obuhvata usluge neophodne za posadu kruzera, a samim tim i objekte za odmor i rekreaciju koji su prilagođeni cijeloj zajednici. Smjernice koje bi Luka Kotor trebala da koristi, i da na taj

način ostvaruje svoju ekonomsku vrijednost i odgovornost je da teži ka postizanju stabilnijeg poslovanja na dugoročnijem planu, da na pravi način reaguje i odgovori koncizno u slučaju da se stvori neki određeni rizik i da unutar Kompanije pruži adekvatnu i neophodnu sigurnost cijeloj zaposlenoj strukturi koje sačinjava ovo preduzeće u slučaju da se pojavi rizik. Veoma važna karika je sama povezanost datih elemenata društveno odgovornog poslovanja i stabilnosti, i kako se njihova povezanost i međusobni uticaj oslikava na sve njih. Koncept društveno korporativnog poslovanja je već odavno

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije
imperativ u poslovnom svijetu i Luka Kotor će morati što više da se bazira na ovakvom principu poslovanja.

Slika 3 – Upravna zgrada Luke Kotor



Izvor slike:

https://www.google.me/search?q=luka+kotor&espv=2&biw=1366&bih=662&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiEjObgq8bPAhUHaRQKHW4CD-0Q_AUIBigB#imgrc=zYjS_Uepz-aWOM%3A

3.3.1 Vlasnička struktura

Akcionarsko društvo “Luka Kotor” je resertifikovano za pružanje usluga u međunarodnom pomorskom saobraćaju 09.04.2013, u skladu sa ISO 9001:2008 i 14001:2004, od strane renomirane klasifikacione kuće Bureau Veritas. Boljim i odgovornijim poslovanjem i dobrom saglasnošću između zaposlenih u Luci Kotor postiže se bolja efikasnost i efektivnost u poslovanju. Luke Kotor na pravi način funkcioniše kao jedna korporacija,

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije

bez unutrašnjih razdora i netrpeljivosti sa stabilno društveno odgovornim poslovanjem i uvažavanjem lokalnog stanovništva i zajednice koje čine ovaj lučki grad.

Tabela 3. Vlasnička struktura "Luka Kotor" A.D.

| Redni broj | Vlasnik akcija | Struktura |
|-------------------|---|------------------|
| 1. | Opština Kotor | 56.97% |
| 2. | Fond PIO | 17.50% |
| 3. | Zavod za zapošljavanje | 5.87 % |
| 4. | Zbirni Kastodi račun Crnogorske Komercijalne Banke | 4.46 % |
| 5. | Zaposleni i građani | 15.20 % |
| UKUPNO | | 100 % |

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

3.3.2 Rezultati poslovanja

U tabeli 4. prikazani su podaci poslovanja Luke Kotor kroz prethodne tri godine:

Tabela 4. Rezultati poslovanja Luke Kotor

| 2013 | BRODOVI | | | | PUTNICI | | |
|---------------|----------------|----------|-------------|-------------|----------------|--------------|----------------|
| | putnički | vojni | ukupno | jahte | putnički | jahte | ukupno |
| Ukupno | 387 | 0 | 1880 | 1493 | 317 746 | 6 485 | 324 231 |
| 2014 | BRODOVI | | | | PUTNICI | | |
| | putnički | vojni | ukupno | jahte | putnički | jahte | ukupno |
| Ukupno | 354 | 0 | 680 | 326 | 442 592 | 2401 | 449 993 |
| 2015 | BRODOVI | | | | PUTNICI | | |
| | putnički | vojni | ukupno | jahte | putnički | jahte | ukupno |
| Ukupno | 409 | 0 | 638 | 326 | 624 403 | 1703 | 626 106 |

Izvor: Dokumentacija Luke Kotor

IV Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke destinacije

4.1 Pojam, definicija i struktura nautičkog turizma

Nautički turizam predstavlja plovidbu i boravak turista - nautičara na plovnim objektima (jahta, brod i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma - marinama radi odmora i

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

rekreacije. Ovaj vid turizma ne predstavlja samo ugodan način da se vide jedinstveni dijelovi svijeta, on također predstavlja vrlo profitabilnu industriju. Ipak, činjenica je da njegov udio u ukupnoj turističkoj ponudi, po svim pokazateljima nautičkog turizma, još uvijek zanemarljiv.³

Nautički turizam je jedna od grana turizma koja se najviše razvila u zadnjih tridesetak godina. Nautički turizam je danas dostigao masovne razmjere u svim razvijenim krajevima svijeta, posebno u Evropi i SAD. Trenutno u raznim pomorskim zemljama svijeta razmješteno je i plovi oko sto pedeset miliona plovila nautičkog turizma (jahte, jedrilice, motorni čamci). U isto vrijeme u nautički turizam aktivno je uključeno, radi rekreacije, psihosomatskog uravnoteženja i zdrave razonode, preko petsto miliona ljudi. Iskustva u svim razvijenim turističkim zemljama u svijetu pokazuju da ni u jednoj regiji uz toplu mora ne može biti intenzivnog i uspješnog turističkog prometa bez učešća i razvoja nautičkog turizma. Turistički promet na moru, bez obzira na sve druge turističke vrijednosti i pogodnosti, ostaje hendikepiran, ako ga ne prati i odgovarajuća savremena nautička ponuda i infrastruktura.

Nautički turizam sadržajno je povezan s plovidom, a prostorno s vodom (morem, rijekom ili jezerom). Proizilazi da je neodvojivi dio nautičkog turizma djelatnost iznajmljivanja plovila, a njegovim posebnim oblikom može se smatrati i plovidba i boravak turista na tradicionalnim brodovima - jedrenjacima. Sve to važi i za nautičare i plovila na rijekama, jezerima i kanalima, dakle i za nautički turizam na unutrašnjim vodama.

Počeci plovidbe radi zabave, rekreacije i sporta obilježeni su regatama po holandskim kanalima već u 16. vijeku. Nautički turizam se kao oblik savremene turističke aktivnosti počeo razvijati u 19. vijeku. Intenzivnija izgradnja specijalizovanih luka za vez čamaca i jahti i boravak njihovih posada započela je u 20. vijeku. Za takve je luke, njihove uređaje i opremu udruženje konstruktora motora i brodova iz New Yorka 1928. godine upotrijebilo pojam marina, koji od tada postaje međunarodno priznat i korišćen naziv za osnovne objekte nautičkog turizma, specijalizovane luke u kojima se osim vezova, uređaja, opreme i usluga održavanja plovila, njihovim korisnicima – nautičarima nudi i sve veći broj različitih turističkih usluga smještaja, ishrane, razonode, zabave, sporta i sl.

Turističke usluge u nautičkom turizmu su:

- iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelimično ili potpuno, zaštićenu obalu (u daljem tekstu: vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima
- iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.)
- prihvatanje, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suvom vezu
- usluge snabdjevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim djelovima, opremom i sl.)
- uređenja i pripremanje plovnih objekata

³ Luković, T. Nautički turizam-Definicije i razvrstavanje, Ekonomski pregled- Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 2007 god, broj 58, sveska 11, str. 689-708.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

- davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.)
- škole jedrenja, obuke za skutere i vođitelje čamaca
- obezbjeđivanje službe spasavanja i pružanja hitne medicinske pomoći
- druge usluge za potrebe nautičkog turizma

Struktura nautičkog turizma

Postojeća literatura prilazi tretiranju nautičkog turizma ne ulazeći u suštinu strukture samog pojma. Nautički turizam je složen sistem koji može u potpunosti funkcionisati jedino ako svi njegovi pojedinačni kontinuiteti funkcionišu u potpunosti.⁴

Iz definisanja pojma nautičkog turizma prepoznaju se njegovi konstitutivni djelovi. Kao osnova (baza) pojavljuju se voda – pripodni resurs, medij bez koga nautički turizam ne bi egzistirao. Na bazu se nadograđuju faktori i elementi koji zajedno sa bazom čine sistem nautičkog turizma, uvijek su povezani sa vodenim prostorom (more, jezera, rijeke), obalnim rubom i klimom koja vlada u tom području. Mnoge svjetske metropole su nastale i razvile se na obalama mora, uz riječne tokove ili u blizini jezera.

Posmatrano kroz teoriju sistema, nautički turizam je sistem (ili podsistem turizma) koji sačinjavaju faktori i elementi koji su u međusobnoj zavisnosti, a skupa djeluju u zajedničkom medijumu - vodi⁵. Pod faktorima nautičkog turizma se podrazumjevaju luke nautičkog turizma i plovila. Luka nautičkog turizma je turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu, ili koji u okviru šire prostorne cijeline ima izdvojeni dio i neophodne uslove za potrebe nautičkog turizma.⁶ Plovila za nautički turizam su plovni objekti s motorom ili bez njega, prikladni za krstarenje na moru, rijekama, jezerima i kanalima radi razonode, zabave i rekreacije. Razlikuje se šest osnovnih vrsta plovila za nautički turizam: turistički brod, jahta, jedrilica, gliser, čamac i ostala plovila.

4.2 Podjela, tipovi i elementi nautičkog turizma

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

1. luke nautičkog turizma

⁴ Luković, T. Nautički turizam-Definicije i razvrstavanje, Ekonomski pregled- Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 2007 god, broj 58, sveska 11, str. 689-708.

⁵ Luković, T. i Gržetić, Z. (2007), Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hidrografski institute Split, str. 118.

⁶ Luković, T. Nautički turizam-Definicije i razvrstavanje, Ekonomski pregled - Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 2007 god, broj 58, sveska 11, str. 689-708.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

2. čarter

3. kruzing

Unutar ove podjele praksa je ustanovila i druge tipove nautičkog turizma sa stanovišta veličine i vrste plovila, i to na:

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

Sa stanovišta obima plovidbe na:

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

Sa stanovišta rekreacije nautički turizam se dijeli na:

- individualni
- grupni-masovni

Podjela nautičkog turizma na tipove prema ambijentu u kome se razlikuje:

- nacionalni
- međunarodni
- obalni
- prekomorski
- u zatvorenim morima

- na unutrašnjim vodama(rjekama i jezerima)

Tipovi nautičkog turizma prema motivu(cilju):

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

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

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

Elementi nautičkog turizma se ugrubo mogu podjeliti na tri grupe:

1. grupa za zadovoljavanje potreba iz oblasti sportova na vodi
2. grupa za rekreaciju
3. zabavna grupa elemenata.

Dakle, tipovi nautičkog turizma predstavljaju njegove elemente koji se pojavljuju kao vrsta ugrožavanja nautičkih potreba, i to su: jedrenje, veslanje, ronjenje, krstarenje, rafting, surfovanje, rombinzonski, boravišni, izletnički turizam, itd.

4.3 Luka Kotor kao nautička destinacija

Nautički turizam svojim višestrukim učincima otkriva nove, sadržajnije uslove života, urbanizacije i uređenje životnog prostora, kao niz djelatnosti koje su posredno ili neposredno povezane sa cjelokupnom turističkom ponudom. Zbog znatnog udjela u privredi i ukupnoj ekonomiji, a posebno zbog izgradnje kapaciteta potrebnih za njegovu

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

realizaciju na neiskorišćenim morskim i obalnim resursima, nautički turizam privlači sve veću pažnju u cijelom svijetu. Razvoj luka nautičkog turizma, posebno marina je od posebnog nacionalnog interesa. U Crnoj Gori u zadnjih nekoliko godina nautički turizam zauzima značajno mjesto.

Najveću komparativnu prednost položaja Crne Gore čini njena pomorsko - mediteranska pozicija koja je obilježila njene istorijske tokove i kulturološki razvoj. Kroz njen primorski položaj, posebno preko luka Bar i Kotor, ostvaruje se neposredna veza sa drugim zemljama Mediterana i pomorskim zemljama. Ovakva pozicija daje brojne prednosti, u prvom redu za razvoj turizma i pomorske privrede.

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

Izgradnjom marine Porto Montenegro i dolaskom velikih luksuznih jahti i boljim razvojem nautičkog turizma, u budućnosti se otvara i mogućnost povezivanja Kotora sa nekim od kružnih linija. Dvije crnogorske luke su atraktivne za luksuzne brodove za krstarenja: Kotor - zbog svog statusa, koji mu je pripisao UNESCO, svog pejzaža i kulturnih vrijednosti, kao i Bar kao polazište za dnevne izlete do Skadarskog jezera i na Cetinje. Za svaku destinaciju, posebno za Crnu Goru, zemlju sa ograničenim kapacitetima nosivosti, mnogo važnije je da privuče jahte, jedrilice, nego velike brodove cruisere, kako zbog većih prihoda, tako i zbog manjeg opterećenja infrastrukture i životne sredine.

4.3.1 Projekti Luke Kotor

Tokom proteklih godina došlo je do porasta dolazaka kako kruzera tako i jahti u Kotor što je dovelo do potrebe za podizanjem nivoa usluga koje se nude putnicima i plovilima. Luka Kotor da bi bila što konkurentnija i zadovoljila potrebe tržišta, koje je veoma zahtjevno, u proteklih nekoliko godina uradila je veliki broj projekata od kojih su neki već dovršeni, a neki su u fazi izrade i čine njenu najveću snagu i priliku da se još dugo

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

godina visoko pozicionira na svjetskom tržištu nautičkog turizma. U nastavku se navode projekti koji su od značaja za normalno funkcionisanje i razvoj luke Kotor kao nautičke destinacije:

1. Izgradnja nove Upravne zgrade koja je useljena u martu 2014. godine.
2. Građevinski radovi putničkog terminala su završeni 11. avgusta 2014. godine i najznačajniji je infrastrukturni objekat u podizanju nivoa usluga i stvaranju savremenih uslova za rad državnih organa u graničnoj zoni.
3. U toku su aktivnosti na osavremenjavanju i povećanju kapaciteta marinskog dijela luke. Završena je prva faza projekta u maju 2014. godine – instalacija pontona valobranskog tipa dužine 3 x 19.6m sa pripadajućim elementima za vez jahti dužine od 15 do 25m. Naredne godine završena je i druga faze projekta – dva pontona sa infrastrukturom.
4. Izrađeno je idejno rješenje funkcionisanja saobraćaja i parternog uređenja na prostoru Luke.
5. Izvršen je barimetrijski premjer sjevernog dijela akvatorijuma Luke Kotor do rta Plagenti. Podaci dobijeni premjerom su se objedinili sa postojećim za južni dio akvatorijuma, te je dobijen kompletan barimetrijski model za naznačeni dio. Sjeverni dio akvatorijuma je snimljeni i panoramskim sonarom (Side Scan Sonar) sa 100 % pokrivenošću.
6. Instaliran je video nadzor i IT mreža cjelokupnog akvatorijuma kojim gazduje Luka Kotor A.D.
7. Marinski dio za prethodnu sezonu je unaprijeđen postavljanjem dodatnih pontona i povećanjem kapaciteta marine za privez jahti dužine od 25m.
8. “Komunalni vez” za lokalno stanovništvo na potezu od restorana Galion do zgrade Lovćen osiguranja A.D. je unificiran i sada omogućava vez za oko 50 barki dužine do 8m.
9. Podniet je zahtjev za izmještanje glavnog parkinga na Kotorskoj rivi kako bi se osigurala veća sigurnost kruzera kao i putnika, lokalnog stanovništva i turista tokom veza i odveza istih.

Luka Kotor radi sve na unapređenju sistema da bi odgovorila zahtjevima koji pred nju nameće dinamično tržište nautičkog turizma.

Slika 4 – Luka Kotor – marinski dio



Izvor: <http://portalanalitika.me/clanak/200640/luka-kotor-treca-na-jadranu-po-prometu-brodova>

4.3.2 Korporativno upravljanje i strateški marketing

Ime Crne Gore se do sada u svijetu pominjalo mahom zbog uspjeha u sportovima kao što su vaterpolo, fudbal, rukomet. Crna Gora je sada prepoznata ne samo zbog svojih uspjeha u sportu, već kao pametna država koja razvija globalno konkurentne biznise koji se mogu takmičiti sa najboljima na svijetu. Vlada je imala viziju da od Crne Gore stvori destinaciju luksuznog turizma, ali i jasnu strategiju da, sa prirodnim lukama, kao što je luka Kotor, omogući smanjenje biznis barijera i stvaranje zakonskih okvira kako bi postala središte elitnog turizma.

Razvoj nautičkog turizma u Kotoru povlači za sobom velike promjene ne samo u okviru same luke, pri čemu može doći do negativnih promjena u prostoru, ako se nautički turizam sistemski ne planira. Shvatanje obalnog područja Kotora kao integrisanog morskog i kopnenog prostora podrazumjeva njegov uravnoteženi razvoj. On mora biti održiv na duži period, što naglašava važnost razumnog upravljanja prirodnim bogatstvima, pri čemu je taj prostor jedan od najvažnijih resursa. Treba imati na umu da se prostor ne može tretirati kao neobnovljeni prirodni resurs jer jednom iskorišćen za neku aktivnost, postaje, zbog zakonskih, socijalnih i ekonomskih razloga teško dostupan za druge aktivnosti. To naglašava važnost ovog kriterijuma kod određivanja prioriteta pri izboru makro i mikro lokacija za izgradnju luka za nautički turizam. Luke nautičkog turizma postaju mjesta realizacije nautičkog turizma. Takav je slučaj i sa lukom Kotor. Radi toga je neophodno obratiti pažnju na kvalitetan razvoj luke Kotor koja će zadovoljiti potrebe nautičkog turizma sa jedne strane i usaglasiti upravo te aktivnosti sa stvarnim mogućnostima održivosti prirodnog potencijala, sa druge strane.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Takodje, razvoj nautičkog turizma luke Kotor zahtjeva kompleksnu zakonsku regulativu zato što su kod njega, više nego kod drugih vidova turizma, isprepletani javni i privatni interesi, međunarodne konvencije i nacionalna zakonodavstva, kao i brojni elementi zakona vezanih za more, plovila i sigurnost plovidbe. Dobra zakonska infrastruktura na području nautičkog turizma, značajan je činilac podsticanja njegovog razvoja. Cilj luke Kotor je da odgovori tim izazovima, što je moguće postići uz kvalitetan menadžment koji podrazumjeva korporativno upravljanje i strateški marketing. Marketing strategija je centralno pitanje upravljanja marketingom. Nalaženje adekvatne ponude za ciljno tržište je pretpostavka ne samo rasta i razvoja već i opstanka preduzeća u tržišnoj privredi. Odluke o stratezijskom marketingu imaju dugoročne posledice na stratezijsku poziciju preduzeća. Promjene u poslovnoj sredini, baš kao što je to bio slučaj luke Kotor zahtjevaju stratezijski marketing što predstavlja kontinuirano istraživanje i preispitivanje tržišnih mogućnosti i prilagođavanje ponude preduzeća.

Cilj ovog rada je da pokaže da Kotor može biti idealno mjesto za nautički turizam kroz neke od već postojećih i budućih investicija, važnih ne samo za ovaj grad, već i za cijelu Crnu Goru. Nautički turizam se u Crnoj gori veoma brzo razvija i to je razvojna šansa koju Kotor treba iskoristiti.

4.3.3 Zaštita okoline nautičke destinacije

Ekonomska dimenzija odgovornosti odražava uticaj preduzeća na okoliš, odnosno na ekosisteme od kojih ujedno i zavisi. Ona ukazuju na iskorištenost materijala, energije i vode u proizvodnim procesima, bioraznolikost, emisiju štetnih gasova, dobavljače i njihov odnos prema okolišu, stopu recikliranja ili ponovne upotrebe proizvoda/usluga, te stepen pridržavanja važećih relevantnih propisa. Cilj društveno odgovornog poslovanja je prihvatiti odgovornost za svoje postupke i podstaknuti pozitivan uticaj kroz svoje aktivnosti na okolinu, potrošače, radnike, zajednicu. Koncept društveno odgovornog poslovanja nije samo prolazni hir, već imperativ u poslovnom svijetu koje će sve kompanije prije ili kasnije, morati prihvatiti ukoliko žele zadržati svoje mjesto na poslovnoj sceni.

U Luci Kotor je potrebno činiti sve aktivnosti i sprovesti najsavremenije mjere da se ne bi zagađivala životna sredina. Svakodnevno čišćenje kako luke, tako i značajnog dijela zaliva je neophodno, i uspostavljanje prakse prema kojoj će se poštovati najviši standardi u zaštiti životne sredine. Sledeći poslovi treba da postanu sastavni dio održavanja i očuvanja luke:

- remedijacija morskog dna i obalnog pojasa
- materijali za izgradnju se, gdje god je to moguće, dopremaju vodom kako bi se smanjio pritisak na postojeću putnu infrastrukturu
- pristup naselju sa mora, avionske veze i razvoj projekta, brzog vodenog taksija koji će saobraćati između priobalnih naselja smanjuje pritisak na putnu infrastrukturu u oblasti Boke kotorske

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

- svakodnevno uklanjanje plutajućih plastičnih i drugih otpadaka iz zaliva, koji se nakupljaju u luci
- zabrana ribolobva u luci je na snazi, kako bi vodeni biodiverzitet doprinosio čistoj morskoj vodi

Hidrotehnička infrastruktura - odvodnja oborinskih voda

Kada govorimo o zaštiti okoline nautičke destinacije, ne mislimo samo na luku i more, već se taj pojam odnosi na zaštitu okoline cjelog grada, pošto je i on sastavni dio ponude jedne nautičke destinacije. Iz tog razloga posebno mjesto u ovom radu treba posvetiti priči o hidrotehničkoj infrastrukturi u Kotoru, koja već godinama izaziva velike probleme u gradu i okolini.

Kao i za većinu negativnih posljedica u raznim segmentima životne sredine tako i na loše stanje odvodnje oborinske vode, najveću krivicu nosi sam čovjek. Njegov doprinos ovakvom stanju je posredan (izmjena klime koja je uticala na povećanje količine oborina) ili neposredan (direktnim zagađivanjem otpadnim vodama, čvrstim otpadom i devastacijom). Antropogeni uticaj zasjenio je prirodne procese koji su takođe imali negativan uticaj (erozija tla). Narušena je prirodna ravnoteža i u ovom segmentu životne sredine sa izvjesnim posljedicama na zdravlje ljudi i kvalitet životne sredine uopšte. Bitan segment infrastrukture koji je trenutno stavljen u "drugi plan" je sistem prihvata, odvodnje i obrade oborinskih voda. Ovaj sistem čine objekti i mjere povezane u funkcionalnu cijelinu sa ciljem sakupljanja, odvođenja, pročišćavanja i na kraju ispuštanja oborinskih voda u recipijent (more). U slučaju da sistem nije adekvatno izveden ili održavan, kao posljedice se javljaju plavljenja objekata, nekontrolisano stvaranje vodenih površina po ulicama, pješačkim stazama i javnim površinama, odnosno uništavanje imovine i prirodnog bogatstva uz potencijalno ugrožavanje bezbjednosti ljudi. Ovo je nažalost čest slučaj na cjelokupnoj kotorskoj opštini, a posebno je primjetan u starom gradu Kotoru unutar njegovih ulica i u glavnoj ulici preko puta gradskih zidina. Ovo je jedna jako ružna slika grada o kojoj najbolje može posvjedočiti lokalno stanovništvo, ali i turisti.

Najvažniji objekti sistema za odvodnju su kanali i vodotoci, te im je stoga u ovom planu posvećeno mnogo više pažnje nego ostalim objektima (rigole, slivnici, revizijska okna na ulicama, trotoarima i parking prostorima...) koji na posredan ili neposredan način utiču na funkcionalnost sistema odvodnje.

Postojeće stanje:

U kotorskoj opštini, sistem odvodnje oborinskih voda i upravljanje ovim sistemom daleko je od zadovoljavajućeg nivoa. Profili kanala su u velikoj mjeri neadekvatno dimenzionisani (kako oblikom tako i površinom poprečnog presjeka) zbog čega su njihova prelijevanja neminovnost čak i po manjem pljusku. Ovome još doprinosi i nekontrolisani rast vegetacije unutar samih kanala i vodotoka kao i nanosi zemlje, pjeska, kamenja i drugog otpada što dodatno smanjuje propusni kapacitet. U kanalima su nerjetko prisutni priključci otpadnih voda iz septičkih jama obližnjih objekata čime je ugroženo zdravlje lica koja žive u neposrednoj blizini kanala i lica koja te kanale održavaju. Zbog navedenih činjenica, jedan dio kanala je na neposredan način zatvoren odnosno prikriven kako bi se ublažio neprijatan miris otpadnih voda. Veći broj kanala je

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

pretrpio značajne deformacije uslijed erozije tla, izgradnje objekata u neposrednoj blizini, nedozvoljenog zatrpavanja i promjene toka. Kroz neke su provučeni odnosno položeni energetski kablovi elektrodistributivne mreže čime su ugroženi životi lica koja su angažovana na njihovom održavanju.

Preko 90% postojećeg sistema napravljeno je u periodu između vremena vladavine Austrougarske do 80-tih godina prošlog vijeka. Kao posljedica litoralizacije, uz neplaniranu višedecenijsku gradnju i popločavanja - betonažu terena, došlo je do izmjena režima voda. Neki kanali gotovo da su izgubili svoju svrhu dok se kod drugih, već nakon manjih padavina, slivaju velike količine oborinske vode za koje nisu projektovani. Kao rezultat godišta izgradnje, erozije tla, nekontrolisane urbanizacije odnosno višedecenijskog nemara, stari sistem je u velikoj mjeri devastiran. Potoci i kanali za odvodnju oborinskih voda pretvoreni su u kolektore preliva septičkih jama i drugih otpadnih voda zbog čega su prvobitno otvoreni kanali danas većim dijelom zatvoreni. Građani su veći dio nekada otvorenih kanala pokrivali betonskim i metalnim pločama iz dva razloga: prvi i najčešći bio je eliminacija neprijatnih mirisa koji su se širili cijelom dužinom kanala s obzirom da su njima tekle fekalne vode (što je naročito bilo izraženo u ljetnim mjesecima), i drugi, rjeđi razlog bila je želja za proširenjem puta, posjeda ili slično. Dio potoka i kanala je pun nanosa, obrastao u drače, šiblje pa čak i manja stabla, prepun komunalnog i drugog kabastog otpada, taloga – uglavnom na granicama privatnih posjeda. Veliki broj ulica urađen je bez objekata za odvodnju oborinskih voda što je veliki problem ne samo u našoj već i u svim Opštinama u Crnoj Gori.⁷ Kao posljedica neadekvatno izgrađenih ulica, u vrijeme većih oborina zbog svoje vodonepropusnosti, ulice preuzimaju ulogu kanala koji vodu usmjeravaju obično u neželjenim pravcima odnosno na privatnim dvorištima, stambeno poslovnim objektima i slično, čime stvaraju štete na imovini. U drugim slučajevima voda se zadržava na velikim površinama ulica čime otežava odvijanje saobraćaja i ugrožava bezbjednost njegovih učesnika. Upravljanje ovim dijelom sistema odvodnje oborinskih voda (rigoli i slivnici) bolje je nego što je to upravljnje potocima i kanalima, ali ipak ispod zadovoljavajućeg nivoa. Bolje stanje odnosno upravljanje rigolima i slivnicima može se objasniti sljedećim činjenicama:

-pljuskovi visokog inteziteta koji stvaraju problem relativno su kratkog trajanja i javljaju se svega nekoliko puta godišnje

-za vrijeme takvih pljuskova malo je ljudi na ulicama

Najveće probleme trpi osoblje komunalnog, vatrogasnog i preduzeća kotorske kanalizacije koji intervenišu kod poplavlivanja, čišćenja i održavanja objekata, kao i vlasnici zemljišta i objekata (podruma, garaža, stanova, kuća) kojima jače padavine izazovu plavljenje i devastaciju imovine. Nažalost samo povremene izuzete štete izazivaju pažnju javnosti.

Ovo je svakako jedan od najvećih problema grada Kotora, čija je sanacija potrebna što prije, kako zbog lokalnog stanovništva i njihovog normalnog funkcionisanja i života, tako i zbog turista na koje postojeće stanje djeluje poražavajuće, ukoliko se zateknu u gradu kada su ovakve nepravilike.

⁷ ("Analiza o stanju lokalnih puteva u Crnoj Gori" Ministarstvo saobraćaja pomorstva i telekomunikacija).

4.3.4 Luka Kotor – Porto Montenegro poredjenje

Luka Kotor predstavlja jedan od glavnih subjekata pomorske privrede u Crnoj Gori. Međutim, sa većim razvojem nautičkog turizma u državi, raste i broj konkurenata za Luku. Iz tog razloga njen najveći izazov jeste pretvaranje sopstvenih slabosti u prednosti, tj. maksimiziranje svojih internih snaga i minimiziranje prijetnji koje dolaze iz okruženja.

U ovom dijelu rada namjenski je ostavljen i mali prostor za marinu Porto Montenegro, iz razloga što Luka Kotor može za mnoge stvari da se ugleda na nju, ali da opet osmisli svoj jedinstveni i sopstveni turistički proizvod kao još jedna nautička destinacija u Crnoj Gori, koja može biti interesantna kao i Porto Montenegro, ali na drugačiji način.

Projekat izgradnje luksuznog nautičkog centra i marine za mega – jahte “Porto Montenegro” u Tivtu do sada je najveća strana direktna “Greenfield” investicija u crnogorskom turizmu. Porto Montenegro koji se fazno gradi već duži niz godina, a čija infrastruktura se oslanja na staru austrijsku ratnu luku Arsenal, na naše je prostore donio sasvim novi pristup investitora u većini ključnih oblasti – od problematike zaštite na radu, preko politike zapošljavanja i edukacije kadrova, do sistema menadžmenta kvaliteta proizvoda i usluga.⁸

Porto Montenegro je projekat izgradnje naselja oko marine i matične luke za jahte sa sjajnom perspektivom, osmišljene tako da zadovoljava sofisticirane potrebe svih jahti, njihovih vlasnika, gostiju i posade, sa dodatnom imfrastrukturom za najviše jahte.

Porto Montenegro pruža najrazličitije usluge i informacije korisnicima marine, od rješavanja problema kvara do organizovanja izleta. Osim olakšane carinske procedure klijentima marine na raspolaganju je mogućnost snabdjevanja gorivom, koje je oslobođeno svih dažbina. Naselje koje se prostire na 240 hektara u priobalnom pojasu, uključuje šetalište i ekskluzivne stanove uz obalu, hotel, kafiće i restorane. Stambeni kompleks marine Porto Montenegro trenutno sadrži pet izgrađenih objekata kao i 51 smještajnu jedinicu Hotela Regent, sa dodatnih 48 stambenih jedinica u zgradi Ksenija čija je izgradnja završena prošle godine. U blizini naselja planirani su i savremeni kapaciteti za popravku i održavanje jahti, kao i golf tereni...

Iz kratko navedenog dijela teksta može se zaključiti da je Porto Montenegro luksuzna marina na crnogorskom primorju, koja svakako ide u korak sa vremenom i prati svjetski razvoj nautičkog turizma. Luka Kotor to, nažalost još uvijek nije. Ipak, Porto Montenegro daje sjajnu šansu i Luci Kotor da se predstavi u malo drugačijem svijetlu kao jedinstvena nautička destinacija.

Marinski dio Luke Kotor za prihvatanje jahti se svakako ne može uporediti sa Porto Montenegrom, ni po veličini, ni po broju kapaciteta, ni po prostornoj uredjenosti, ali zato Kotor razvija uporedo i krizing turizam.

⁸ Luković, T. I Gržetić, Z. (2007), Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hidrografski Institut Split, Split, str.102

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije

Sa druge strane, umjesto luksuza i prestiža Kotor ima jednu drugu veliku komparativnu prednost u odnosu na Porto Montenegro, a to su istorija, kultura, tradicija i običaji. Ovo je karta na koju svakako Kotor igra već godinama, ali na njenoj valorizaciji treba raditi još više i temeljnije. Tivat je najmladji grad Boke Kotorske. On je moderan, savremen, sa prelijepim šetalištem Pine pored marine. Kotor je, u odnosu na Tivat, drevan, ima zidine koje uokviruju stari dio grada koji je na samo nekoliko koraka od same luke.

Ono što je posebno važno je činjenica da će se Kotor sigurno razvijati još više i da će se raditi na obnovi i revitalizaciji svih gradskih vrijednosti, palata, crkava i zidina i to onom brzinom koliko se brzo razvija i nautički turizam u ovoj luci. Jedna od većih atrakcija grada svakako će biti žičara Kotor – Sveti Ivan koja će da omogući infrastrukturnu povezanost i angažuje urbanistički i programski razvoj sjevernog dijela grada, što će obogatiti njegovu turističku ponudu i dodatno valorizovati bedeme. Ideja je i da se aktivira zaleđe grada i to sa ponudom etno sela čime bi se rasteretio ostali dio, pogotovo riva i centar.

Kotor već godinama unazad njeguje manifestacioni turizam (Karnevali – ljetnji i zimski, Bokeška noć, Dječiji pozorišni festival, Dani kamelije tj. Festa kamelija, Kotor Art, Internacionalana smotra mode, Međunarodni festival klapa Perast, Don Brankovi dani muzike...). Kotor, kada ga poredimo sa Tivtom, ima mnogo više internacionalnih, ali i lokalnih manifestacija koje mogu biti interesantne velikoj grupi turista, pa tako i nautičarima.

U odnosu na Porto Montenegro, kod Luke Kotor, gdje nema ni potrebe ni mogućnosti za daljom izradnjom turističkih objekata, potrebno je motivisati, inicirati i pomoći razvoj dopunske turističke ponude i to kroz elemente nautičkog turizma. Ova turistička ponuda treba da se bazira na iskorišćavanju postojećih potencijala u vidu izletničkog turizma (nacionalni parkovi, muzeji, istorijski lokaliteti, čime se Crna Gora može pohvaliti). Barokni grad Perast je svakako na prvom mjestu izletničkih tura za nautičare i turiste sa kruzera. Tu je mjesto koje svaki turista treba posjetiti, pogotovo svi ljubitelji mora – ostrvo Gospa od Škrpjela sa svojom bogatom riznicom starina koje su pomorci donosili sa svojih putovanja.

Kada govorimo o stvaranju nove turističke ponude Luke Kotor ne smijemo izostaviti aktivnosti i sportove na vodi. Cjelokupna ponuda u marini Porto Montenegro obogaćena je Yachting klubom koji organizuje regate, časove veslanja, trke motornih čamaca, časove pravljenja drvenih čamaca i druge društvene događaje. Stoga je razvoj dopunskih sadržaja kroz sport, rekreaciju i zabavu kao što su jedrenje, veslanje, ronjenje takodje neophodan dodatak Luke Kotor kao jedne nautičke destinacije.

Imamo primjer Porto Montenegra gdje je njegovom izgradnjom Tivat, ali i turizam u ovom gradu „oživio“. Isto se to može dogoditi i Kotoru, uz planski i sveobuhvatni razvoj svih faktora koji ovaj grad i luku čine posebnim.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije

Slike 5 i 6 – Luka Kotor i Marina Porto Montenegro



Izvori: Slika 5: <http://luckauprava.me/novosti.html>
Slika 6: https://en.wikipedia.org/wiki/Porto_Montenegro

V Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao kruzing destinacije

5.1 Pojam i podjela kruziga

Jedan od najinteresantnijih vidova turizma današnjice je svakako kruzing turizam. Kruzing turizam predstavlja kružno putovanje u cilju doživljaja plovidbe putničkim brodovima zbog razonode, zabave, odmora i slično. Brod na kružnim putovanjima predstavlja plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo, odnosno od luke do luke. S tim u vezi brod je primarna destinacija turista, a destinacije na kopnu su sekundarne. Destinacije predstavljaju jednodnevno zadržavanje putnika u istim. To je područje s različitim prirodnim bogatstvima, oblicima ili privlačnostima koje se nude turistima. Važnost geografskog položaja posmatra se tako da putnici često biraju krstarenje prema itinereru, a ne prema brodu ili kruzing kompaniji. Kruzing se svrstava u nautički turizam, jer je u osnovi brod i njegova plovidba.

Krstarenje je tržišna niša u svjetskom tržištu turizma koji predstavlja značajan potencijal rasta za primorske destinacije kao što su grčka ostrva koja su druga na svijetu po popularnosti iza Kariba. Po osnovu krstarenja ostvaruje se značajan prihod od ovog turističkog prometa.⁹

Vrste kruzina putovanja

Postoje dvije vrste kruzina i to: međunarodni i domaći. Kada govorimo o međunarodnom kruzingu tada mislimo na plovidbu koja se odvija u unutrašnjim morskim vodama dviju ili više država. Kod domaćeg kruzina imamo plovidbu koja se odvija u unutrašnjim morskim vodama samo jedne države. Podjela može biti izvršena i po vrsti vodene površine na kojoj se odvija. Dakle, kruzing se može odvijati na moru, rijekama i jezerima. Postoje dvije vrste kruzina putovanja po trajanju i to: kratka i duga. Pod kratkim putovanjima se smatraju ona putovanja koja traju do 21 dan, i to najčešće od 7 ili 14 dana. Ovakva putovanja su posljednjih godina češća nego duga. Duga putovanja predstavljaju putovanja koja traju duže od 21 dan, čak i do nekoliko mjeseci. Izletima se smatraju ona putovanja koja traju manje od 24h.

O izboru geografskog područja plovidbe i kruzing destinacija koje će biti uključene u itinerer kružnog putovanja odlučuje brodar. Kriterijumi za donošenje tih odluka su mnogobrojni i složeni, a u najvećoj mjeri zavise od zahtjeva tržišta i procjeni brodarova o mogućoj dobiti od takvih putovanja. Za izbor polazne luke u prvi plan dolazi prometna dostupnost i opremljenost luke.

Za izbor luke najvažnija je turistička atraktivnost kruzing destinacije, uz pretpostavku njezinog odgovarajućeg geografskog položaja. Osnova razvoja receptivnog međunarodnog kruzina su turističke destinacije. Luka je u funkciji toga razvoja, kao što su putevi, aerodromi ili drugi prometni objekti u funkciji razvoja stacionarnog ili drugih vrsta turizma. Ako je luka bolje opremljena za prihvatanje kruzera, to će doprinijeti i boljem turističkom razvoju destinacije kad se radi o međunarodnim kružnim putovanjima.

⁹ Athina Bampkou, Greek Ministry of Tourism Development, Athens, Greece, str. 2

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Pogodna luka za privez ili sidrenje kruzera mora imati odgovarajuće maritimne i infrastrukturne karakteristike koje omogućuju siguran prilaz broda, vez i boravak broda na vezu, odnosno na sidru. Uz to, luka mora biti u mogućnosti pružiti određene turističke i servisne usluge putnicima i brodu, te se nalaziti u blizini turističkog mjesta i u relativnoj blizini izdvojenih turističkih atrakcija. Turističke atrakcije u turističkom mjestu su, po pravilu, zaštićena kulturno-istorijska baština, kultura života i rada, znamenite osobe i istorijski događaji, manifestacije te kulturne i vjerske ustanove. Navedene atrakcije čine atrakcijsku osnovu turističkog mjesta u kruzing destinaciji na osnovu koje se kreiraju najčešće kraći obilasci putnika na kružnom putovanju brodom.

Posebno mjesto u atraktivnosti kruzing destinacije imaju izdvojene turističke atrakcije, koje šire granice njenog područja. Okolni turistički funkcionalni prostor može biti vrlo prostran, a njegova veličina je ograničena na najviše oko 2 sata vožnje autobusom u jednom smjeru, ili izletničkim brodom, od luke pristajanja. Izdvojene turističke atrakcije mogu biti različitih vrsta, a zbog dužeg putovanja do tih atrakcija, one čine atrakcijsku osnovu kruzing destinacije na osnovu koje se kreiraju poludnevni ili dnevni izleti za posjetioce sa kruzera.

Osim ukupne turističke atraktivnosti destinacije glede sadržaja i značaja turističkih atrakcija u destinaciji i u njezinom funkcionalnom okruženju, za znatan broj kruzera je vrlo važna mogućnost postojanja organizovanih razledanja destinacije i izleta u okolini. Takvu ponudu omogućuje postojanje turističke suprastrukture (agencije, prevoznici, turistički vodiči itd.), pa je i to jedan od kriterijuma za izbor resursne osnove s najvećim potencijalom za razvoj međunarodnog kruzinga.

5.2 Mediteran kao kruzing destinacija

MedCruise udruženje, čiji je član i luka Kotor, predstavlja skup mediteranskih luka za prihvat brodova na kružnim putovanjima čiji je cilj promocija kruzing industrije na Mediteranu. Na ovaj način luka „komunicira” na umreženi način sa ostalim lukama članicama što predstavlja razvoj kruzinga i valorizaciju istog. Godinama unazad Mediteran se nalazi na vrhu kruzing destinacija u svijetu. Postoji nekoliko podjela kruzing turizma na Mediteranu, a najčešće se vrši ona na zapadno i istočno. Prema MedCruiseu uz ovo područje se vežu Crno more, Crveno more i Atlantska ostrva. Uz ovo se može naglasiti i jadranski itinerer kao jedinstvena cjelina, s tim što se područja prepliću, pa je teško izvršiti njihovu podjelu.

Pod istočnim područjem podrazumijevaju se sledeće luke: Crna Gora (Kotor), Hrvatska (Dubrovnik, Split, Zadar, Šibenik, Rijeka, Pula, Rovinj), Grčka sa ostrvima (Mikena, Santorini, Rodos, Krf, Kreta, Katakolon, Pirej), Italija (Venecia), Turska (Istanbul, Kušadasi, Izmir), Kipar (Limasol), Malta (La Valeta), Egipat (Aleksandrija), Izrael (Haifa), Libija (Tripoli).

Pod zapadnim se podrazumjevaju: Španija (Barselona, Almeria, Malaga, Alikante, Cadiz, Balearska ostrva), Francuska (Marseille, Nica, St Tropez, Cannes), Italija (Genova, Savona, Rim – Civitavecchia, Napulj, Livorno, Bari, Palermo, Mesina), Tunis (La Goulette), Alžir (Alger), Gibraltar, Korzika.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Sredozemno tržište nudi širok izbor itinerara koji se razlikuju po dužini trajanja. Najpopularniji su oni od 12 dana, iako su česti i oni od 7, 10 i 14 dana.

Zbog svog geografskog položaja Mediteran je podložan različitim uticajima pojedinih područja, a naročito se to ogleda između zapadnog i istočnog Mediterana. Klimatski uslovi ovog područja su vrlo specifični i odlikuju se dugim i toplim ljetima. Posljednjih se godina zbog globalnog zatopljenja produžuju nautičke sezone, što je od velike važnosti za brodove koji dolaze u zimskom periodu godine. Većina evropskog stanovništva preferira Mediteran kao nautičku destinaciju. Iako se danas nastoji poboljšati kretanje putnika na ovom području, isti se neće moći primijeniti na sve mediteranske luke što zbog svojih strukturalnih razloga, što zbog logističkih problema istih. Zbog održivog razvoja, ekoloških uticaja, kao i stvarnih mogućnosti luka, moraju se ograničiti dolasci kruzera, za šta je potrebna bolja koordinacija luka i kompanija.

Prednosti Mediterana kao destinacije ogleda se u sljedećem: strateški položaj između Evrope, Afrike i Azije; kultura i istorija; arheološka nalazišta, crkve i muzeji; predivni prirodni krajolici; kontrast između moderne i stare umjetnosti i raznovrsnost proizvoda.

5.3 Luka Kotor kao kruzing destinacija

Kruzing se uglavnom vezuje za luke starih gradova na obali, Takve velike luke za potrebe svjetskog kruzinga svoje mjesto nalaze u Dubrovniku, Splitu, Zadru i drugim gradovima u okruženju. Dubrovnik je međunarodno priznato odredište svih većih cruising ruta, tako kada su u pitanju crusing putovanja obično je prva luka Dubrovnik, pa potom luka Kotor. Dakle, Kotor izlazi u susret zahtjevima kada je u pitanju kruzing turizam.

Kao što je već navedeno u ovom radu, Luka Kotor je savremena putničko-turistička i nautička luka za brodove na kružnim putovanjima. Smještena na krajnjem unutrašnjem dijelu Bokokotorskog zaliva, posluje u međunarodnom pomorskom saobraćaju u prevozu putnika i posebno kao odredište nautičkih turista, brodova i jahti na kružnim putovanjima. Danas je luka Kotor poznata u cijelom svijetu. Dolazi veliki broj luksuznih jahti, glisera, katamarana, jedrenjaka, a i veliki broj kruzera, o čemu svjedoči naredna tabela:

Tabela 5. Broj brodova i putnika, broj jahti i putnika za period 2007-2015

| GODINA | BRODOVI | PUTNICI | JAHTE | PUTNICI |
|---------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| 2007. | 177 | 48161 | 1205 | 5751 |
| 2008. | 228 | 52739 | 1109 | 5910 |
| 2009. | 262 | 75128 | 1109 | 5101 |
| 2010. | 310 | 145185 | 1118 | 5007 |
| 2011. | 314 | 189277 | 1222 | 5739 |
| 2012. | 343 | 245400 | 1454 | 5642 |
| 2013. | 387 | 317746 | 1493 | 6485 |
| 2014. | 365 | 310654 | 1515 | 7020 |
| 2015. | 382 | 409534 | 1549 | 7062 |

Izvor: Monstat

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Posljednih godina bilježi se povećanje broja kružnih putovanja stranih brodova u Crnoj Gori tako da je u 2012. u odnosu na 2011. broj putovanja veći za 9,1%, a broj putnika za 30,4%. Pozitivan trend je nastavljen i 2013. godine kada je registrovano 17,5% više putovanja i 29% više putnika u odnosu na 2012. godinu. Iz tabele možemo zaključiti da je ovaj trend nastavio da raste i u naredne 2 godine.

Geografska pozicija, prirodne, kulturno-istorijske, klimatske karakteristike i pogodnosti Kotora u pogledu organizovanja turističkih izleta na kratkoj i atraktivnoj destinaciji u zaleđu, kao i kvaliteta pruženog servisa, omogućile su da Kotor postane konkurentna destinacija u regionu. Njegovo dobro pozicioniranje u odnosu na ostale kruzing destinacije je i to što Kotor, kao mediteranski grad, sa specifičnostima koje su od izuzetne vrijednosti daje i mogućnost kruzing brodovima i jahtama da pristanu u samoj blizini gradske jezgre odakle se pruža pogled na mnoštvo velelepni zdanja, crkava i svega tipičnog za jedan primorski grad. Od Starog grada luka je odvojena magistralnom saobraćajnicom Herceg Novi – Kotor - Tivat. Ovakav put je svojstven istorijskim gradovima i ukazuje na njeno kvalitetno pozicioniranje kada su u pitanju nautički turisti.

Krstarenje bokokotorskim zalivom jedinsvena je prilika svakog posjetioca ovog jedinog mediteranskog fjorda. To je zasigurno jedan od najupečatljivijih i najposebnijih doživljaja među svim plovidbenim rutama od davnina. Izuzetan kulturni pejzaž ovog područja, odnosno Boke kao kruzing destinacije, čini harmoničnu simbiozu prirodnih fenomena i graditeljskog nasljeđa. Pored svega navedenog, povoljni klimatski uslovi ovog zaliva presudni su u odabiru luke Kotor kao destinacije svakog pojedinca.

Uz svoj ograničen kapacitet veza, zaštitu životne sredine i kulturne i prirodne ljepote, Luka Kotor posljednjih godina nastoji u što većoj mjeri održati konkurenciju u zemljama Mediterana, čije su karakteristike slične, a sve u cilju usavršavanja kruzing industrije u tom području.

Slika 7 – Brod Crystal Celebrity privezan na kotorskoj rivi



Izvor: <http://www.bankar.me/2015/08/25/kruzери-u-kotor-doveli-213-000-turista/>

Luka Kotor A.D. je zahvaljujući poslovnim rezultatima prepoznata kao pokretač privrednog i ukupnog razvoja kotorske opštine i omogućila je snažnije pozicioniranje Kotora i Crna Gore na svjetskoj turističkoj mapi. Na Kruzing Konferenciji u Miami-ju od strane renomiranog časopisa *Insigh* Luka Kotor je bila opet izabrana kao Best Experience Destination. Takođe, kotorska luka je svrstana u kategoriju Highly Recommended kruzing destinacija. Da su renomirane ino-kompanije zadovoljne saradnjom sa Lukom Kotor, osim konstatnog uvećanja broja brodova, putnika, jahti, potvrđuje i njihova spremnost da potpišu ugovore na duži vremenski period do 10 godina.

Konkurentski potencijali „Luke Kotor“ A.D. Kotor u poređenju sa konkurentskim firmama su takvi da na duži rok osiguravaju stabilnu poziciju ili bar veću fleksibilnost i vitalnost.

5.3.1 Kruzeri u Kotoru

Kotor se nalazi na trećoj poziciji najpopularnijih kruzing destinacija Jadrana, odmah iza Venecije i Dubrovnika, sa očekivanih 491.632 putnika (9,6 odsto više nego 2015) i ukupno 478 dolazaka brodova, što je 16 odsto više nego prethodne godine. Na osnovu statističkih podataka objavljeno je da će jadransku regiju u 2016. godini posjetiti više od 4,9 miliona kruzing turista, što je 3,9 odsto više u odnosu na prošlu godinu i biće ostvareno 3.460 dolazaka brodova, što je 8,3 odsto više nego 2015. godine.¹⁰ To znači da će ovo biti rekordna godina po prometu brodova i putnika, a vjerovatno i prihoda.

Kotor je već godinama destinacija gdje dolaze najveći i najatraktivniji svjetski kruzeri. Koliko je ovaj podatak tačan, dalje govori nastavak rada, gdje je samo ukratko ostavljen prostor za samo neka od najpoznatijih kruzera na svijetu koji uplovljavaju u luku Kotor.

Činjenica da „Royal Carribbean Cruises LTD“, kao vodeća međunarodna kompanija za kružna putovanja, ima saradnju sa Lukom Kotor pokazuje velike poslovne rezultate i veliki doprinos afirmaciji Kotora i Crne Gore uz unaprijeđenje statusa Best experience destination i Highly recommended destination.

Luku Kotor je prvi put 2010. godine posjetio „Royal Clipper“, jedrenjak holandske kompanije „Star Clipper“. To je najveći putnički jedrenjak na svijetu. Jedrenjak je dug 134m, ima pet jarbola, tri palube i 5000 tona nosivosti, prevozi 227 putnika za čije uživanje se brine 106 članova posade. Ovaj jedrenjak predstavlja vrhunac nautičkog i turističkog luksuza probrane klijentele i od tada posjećuje Kotor svake godine.

U luku Kotor je takođe u 2010. godini uplovio brod „Nieuw Amsterdam“. To je najnoviji brod kompanije Holland America Line, Inc. Brod je na svoje prvo putovanje krenuo iz Venecije 04.07. i na ovom svom putovanju posjetio grad Kotor. Brod „Nieuw Amsterdam“ slavi glamur grada New York-a čije je ime bilo Nieuw Amsterdam i on je

¹⁰ <http://www.vijesti.me/vijesti/luka-kotor-treca-najprometnija-destinacija-za-kruzere-na-jadrano-887770>

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije

inspirisao unutrašnji dekor. U dekorisanje unutrašnjosti broda je uloženo preko 3 miliona dolara. Na brodu je bilo 2030 putnika i 876 članova posade.

Kruzeri kompanije MSC su takođe redovni posjetioci luke Kotor. MSC „Armonia“, MSC „Opera“ i MSC „Orchestra“ su kruzeri navedene kompanije koji svake godine posjećuju luku Kotor. U 2013-toj godini luku je posjetio i najnoviji brod ove kompanije MSC Divina – dužine je 333m sa 139.400 BRT-a, 18 paluba, a gradnja je koštala 550 miliona dolara.

Od 2011. godine u Kotor počinju da uplovljavaju brodovi kompanije Celebrity Cruises, tada je uplovio za tu godinu najveći kruzer do tada – Celebrity Solstice, brod je dužine 315,60 m i visok je 67m, BRT-a 121.878.

Izgradnja broda započela je 23. januara 2009. godine u “Meyer Werft” brodogradilištu u Njemačkoj, a završena 24. aprila 2010. Koštao je 750 miliona dolara. Treći je kruzer kompanije “Celebrity” u klasi “Solstice”, a u toj klasi nalaze se još i kruzeri “Celebrity Eclipse”, “Celebrity Equinox” i “Celebrity Silhouette” koji takođe uplovljavaju u kotorsku luku.

Slika 8 – Jedan od kruzera kompanije Celebrity u bokokotorskom zalivu



Izvor: <http://boards.cruisecritic.com/showthread.php?t=1439193&page=4>

Mein Schiff 3 je u vlasništvu kompanije TUI Cruises i izašao je iz brodogradilišta 22. maja 2014. godine kada je i krenuo na svoje prvo putovanje u sklopu kojeg je posjetio i Luku Kotor. Napravljen je sa ekološki prihvatljivim energetske postrojenjima i energetske efikasnim rješenjima koji smanjuju emisije za trideset posto u poređenju sa drugim kruzerima slične veličine. Korištenjem pionirske tehnologije na brodu Mein Schiff 3 promoviraju se ekološki pogon brodova gdje kompanija TUI postavlja nove standarde u krizing industriji. Mein Schiff 3 je dugačak 295m i širok 35,8m, gaz broda je 8m, a BRT iznosi 99.700 t. Brod sadrži 15 paluba za putnike sa 1253 kabina i može da primi 2506 putnika.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i krizing destinacije

Posredstvom kotorske agencije BCM, u Boku je uplovio jedan od najvećih kruzera na svijetu "Costa Mediteranea". Ovaj superluksuzni brod izgrađen je 2003. godine u finskom brodogradilištu Aker Finjards, a sama izgradnja je koštala 400 miliona eura. "Costa Mediteranea" ima 85.618 brt-a, dugačka je preko 292 metra, široka 32,2, a gaz joj je osam metara. Brod može da primi 2.680 putnika, a ukupan broj posade na brodu je 848 članova, navodi se u saopštenju radio Kotora. Enterijer broda je inspirisan italijanskom elegancijom 16. i 17. vijeka, finih detalja i kolekcijom umjetničkih djela, a sve pod motom "Mai visto niente di simile" ("Ovako nešto nikada nijeste vidjeli"). Raskošan namještaj kombinovan je modernim uslugama, velikim i komfornim kabinama, od kojih većina posjeduje privatne balkone. Ponudu upotpunjuje veliki broj restorana, barova, diskoteka, bazena... Brod ima 12 paluba za goste i isto toliko liftova.¹¹

Koliko je Kotor važna i atraktivna destinacija za kruzere, pokazuje činjenica da su ove sezone u luku podno zidina drevnog grada uplovljavali i neki potpuno novi, tek izgrađeni kruzeri o kojima specijalistički časopisi već pišu u superlativu. Tako je početkom aprila u Boku Kotorsku na svom prvom komercijalnom putovanju, uplovio novoizgrađeni brod "Viking Star" koga je prije nekoliko dana u Trstu, italijansko brodogradilište "Fincantieri Marghera", predalo njegovom vlasniku – američkoj kompaniji "Viking Ocean Cruises". Ovaj brod od 47.800 tona može ukrcati 930 putnika. U Kotor je takodje prvi put došao i potpuno novi ultraluksuzni mali kruzer "Le Lyrial" od 10.944 tone, francuske kompanije "Compagnie du Ponant". Inače, tri starija blizanca ovog broda koji su uređeni više kao luksuzne jahte nego kao klasični kruzeri, redovni su gosti kotorske luke.

Kao što je već rečeno, u Kotor se prošle godine sa kruzera iskrcalo pola miliona turista - broj gotovo jednak broju stanovnika Crne Gore, dok najave za ovu sezonu govore o novom rekordu. Izuzetan uspjeh Luke Kotor, međutim, ima i drugu stranu: zbog neodrživog razvoja ovog turističkog segmenta, ugrožena je svakodnevica mještana, a turisti imaju nekoliko primjedbi, između ostalog one se odnose na raznovrsnost izletničke ponude tokom njihovog jednodnevnog boravka u Boki. U nastavku rada posvetiće se priča o ovoj problematici krizing turizma u Kotoru.

¹¹ <http://welcome2montenegro.com/me/vesti/kruzeri-u-kotoru>

5.3.2 Realizovane i planirane aktivnosti

Luka Kotor ima izuzetan potencijal, koji će se iskorišćavati i dalje razvijati u okviru strateškog razvoja cijele države. Mnogo toga je već uradjeno, i sve što je važno biće navedeno u nastavku, ali sa tim aktivnostima ne treba stati.

Novoizgrađeni putnički terminal koji je izgrađen na rivi ključni je infrastrukturni objekat. U prostorijama lučkog terminala radi međunarodni granični prelaz, te su smještene kancelarije granične i pomorske policije, kao i kancelarije lučkih službi, uprava za inspeksijske poslove, kao i kancelarija pomorskih i turističkih agencija. U sklopu luke nalazi se i uprava za carinske poslove. Objekat ima free shop, kafeteriju, suvenirnicu, skener za prtljag i detektor.

Luka Kotor funkcioniše prema standardima i zahtjevima krizing kompanija, pri čemu je ocjena bezbjednosti i sigurnosti u Luci 4,3 na skali od 1 do 5. Luka Kotor je u potpunosti bezbjedna za prihvat brodova, sistem sigurnosti i bezbjednosti je unaprijedjen. Obučeni su svi zaposleni prema zahtjevima bezbjednosti luke i lučkih postrojenja. Organizovano je dežurstvo u operativnom dijelu Luke Kotor, u tri smjene 24 sata, sedam dana u sedmici, 365 dana u godini. Na kopnenom i morskom dijelu obezbjedjene su lučke patrole koje će biti aktivne 24 sata.

Početak turističke sezone 2015. godine započet je sa novom unapređenom Wi-Fi mrežom, kao i video nadzorom nad kompletnim obalnim područjem, uključujući i sidrišta, kojim gazduje Luka Kotor. U planu je nabavka stražarskih kućica, koje bi trebalo da budu postavljene, nakon dobijanja dozvole, u marini i u parku Slobode.

Od 2013. publikacija “Adriatic Sea Tourism Report” obezbjedjuje godišnji dokument posvećen kompletnoj analizi pomorskog saobraćaja u Jadranskom moru, koji tretira kako kretanje plovila tako i broj putnika koji posjećuju ovu regiju.

Osmišljen je i predložen za realizaciju Pilot projekat veza na lokalitetu Plagenti za privez brodova nove generacije dužine do 330m sa dvije privezne plutače (*mooring buoys*). Realizacija ovog projekta sa aspekta zaštite životne sredine je pozitivna, jer se njime eliminišu negativni efekti koji se javljaju prilikom sidrenja brodova tzv. oranje sidra. Projekat mooring sistema se nameće kao najbrže i najefikasnije rješenje kako bi se unaprijedile mjere bezbjednosti i sigurnosti u Kotorskom zalivu.

Luka Kotor A.D. je u avgustu 2014 god. kupila jos jedan pilotski čamac tip Navar 1025 PILOT za samostalno obavljanje poslova pilotaže na području Bokokotorskog zaliva, da bi u narednom periodu u momentu raspisivanja tendera za obavljanje pilotaže bila maksimalno opremljena, a samim tim i konkurentna za nastavak ove djelatnosti. Pilotski čamac NAVAR 795 kupljen 2011. godine je premješten u luku Zelenika i sa našom posadom obavlja prevoz pilota do/sa broda, te je na taj način prestala potreba za najmom čamca i posade u luci Zelenika, što je bila praksa u posljednjih deset godina.

U saradnji sa specijalizovanom projektantskom kućom iz Slovenije došlo je do strateške realizacije izrade idejnog projekta za povećanje kapaciteta za prihvat i mega kruzera.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Izabrani su projektanti za vezivanje velikih putničkih brodova uz operativnu obalu Luke Kotor. Projekat sadrži tri segmenta:

- izgradnju samostalnog odbojnika sa fiksnim odbojnicima
- zamjena postojećih odbojnika sa fiksnim odbojnicima
- samostalne plutajuće bove za vezivanje brodova

Ovaj projekat zavisi od produživanja koncesije.

Sa Mornaricom Vojske Crne Gore potpisan je ugovor o korišćenju plovnog objekta "Policat 9.9", koji je na vezu ispred poslovne zgrade u rijeci Škurdi.

Sistem sprečavanja zagađenja mora u slučaju ekoloških incidenata je unaprijeđen. Oprema za investicije koja uključuje specijalni čamac sa opremom već je na vezu u Pristanu (vojni objekat na Luštici) odakle u slučaju potrebe može investirati bilo gdje u zalivu.

Od planiranih aktivnosti za naredni period navedeno je nekoliko najznačajnijih.

U toku je izrada projekta kojim će se regulisati saobraćajne gužve u blizini luke, a koji realizuje Sekretarijat za saobraćaj Opštine Kotor, u aktivnoj saradnji Luke Kotor. Izrađeno je idejno rješenje funkcionisanja saobraćaja i parternog uređenja na području luke. Primjerak rješenja predat je preduzeću Direkcija za izgradnju i uređenje Kotora, koji su nadležni za realizaciju. Prošle godine je uplaćeno 120 hiljada eura od prihoda upravo za realizaciju tog projekta.

Preduzeću "Jugopetrol" A.D. podnjet je zahtjev za dislokaciju benzinske pumpe, zbog blizine putničkog terminala luke na obali rijeke Škurde.

Podnjet je i zahtjev nadležnim organima za bagerisanje nanosa pijeska na ušću rijeke Škurde, radi povećanja dubine mora i sigurnosti plovidbe.

Načelno je već definisan i sistem ruta za uplovljavanje i isplovljavanje brodova i u vidu predloga dat nadležnim organima na odobrenje.

5.3.3 Kako postići konkurentnost u kruzing turizmu?

Luka Kotor bi mogla do potrebnih komparativnih prednosti u svojoj ponudi doći putem kreiranja metode kombinovanja (sinergijom) autohtonih lokalnih (autentičnost ambijenta, domaća kuhinja i dr) i globalnih elemenata. Ponudu treba obogatiti specifičnim i značajnim događajima (kojih svakako već ima, samo treba raditi na većoj promociji istih), kao što su: ribarske noći, koncerti tradicionalnih pjevačkih klapa i folklornih društava, različite pozorišne i druge umjetničke predstave, likovne izložbe, filatelističke izložbe i slično. S ekonomskog aspekta, nautička lokacija Luke Kotor u budućnosti treba, pored dosadašnjih, da ima najveće koristi od pristanišnih taksi, troškova koji se plaćaju na ime organizacije izleta, izdataka za manje i veće obroke, izdataka za suvenire i raznih usluga koje su povezane sa krstarenjem.

Treba raditi na tome da se putnici sa kruzera duže zadržavaju u Kotoru kako bi se detaljnije upoznali sa turističkom ponudom. S obzirom da je Kotor nemoguće vidjeti, a pogotovo bolje istražiti za svega nekoliko sati, treba učiniti sve da se turistima sa kruzera dopadne grad i da im se „servira“ što više sadržaja, kako bi poželjeli jednom da dodju samostalno na odmor samo ovdje i nadoknade ono što nisu uspjeli vidjeti i obići prilikom kruzing putovanja. Šansa za ovakvom sveobuhvatnom ponudom postoji u objedinjavanju lokalnih i regionalnih ponuda kroz osnivanje klastera, čiji bi osnovni zadatak bio da se jedno šire područje predstavi kao jedinstvena cjelina.

Šta je to što Luka Kotor kao i ostali učesnici u kruzing turizmu moraju uraditi da bi destinacija bila što konkurentnija:

- unaprijediti (olakšati) promet vozila i pješaka u Kotoru na način da je uticaj tih tokova na svakodnevnicu stanovnika i gostiju grada najmanji
- poboljšati uređenost luke, grada i okoline, te turističke signalizacije
- poboljšati ponudu grada u cilju ostvarenja veće prosječne potrošnje posjetioca sa kruzera na kopnu. Posebne mogućnosti se javljaju u segmentu kupnje trgovačke robe – destinacije koje imaju dobru ponudu u pravilu ostvaruju veću prosječnu potrošnju, jer se znatan dio novca troši upravo na takve potrebe. Izgradnja lučkih putničkih terminala s propratnim sadržajima u nekim lukama takođe rezultuje povećanom potrošnjom.
- poboljšati ponudu izleta i mogućnosti za potrošnju tokom izleta i razgledanja grada; uobičajena je praksa u mnogim turističkim zemljama da se izletnici vode na mjesta gdje mogu ostvariti potrošnju. Privlačnim i dobro osmišljenim izletima, može se povećati prosječna potrošnja posjetioca i njihovo zadovoljstvo uprkos činjenici da se tokom vožnje do i od izdvojene destinacije izleta najčešće ne troši ništa.
- uskladiti cijene usluga s konkurencijom na sredozemlju i u susjednoj Hrvatskoj

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

U pogledu kruzing turizma ne treba zanemariti trendove na međunarodnoj sceni i to:

- visok rast potražnje na evropskim tržištima (italijanskom, njemačkom, francuskom i španskom tržištu);
- demografske promjene strukture potražnje: mlađi putnici, manje kupovne moći;
- porast broja ponovljenih putovanja – raste potreba za specijalizovanom ponudom;
- konstantan rast cijena izgradnje brodova;
- povećanje prosječne veličina broda – od plovećeg hotela ka plovećoj destinaciji – što implicira veću brigu za okolinu i sigurnost putnika;
- pad cijena putovanja zbog ekonomije obima, tehnološkog napretka i skraćanja prosječnog trajanja putovanja.

Pored toga, treba raditi na održavanju postojećih koncesija i proširenju liste saradnika Luke Kotor, čime bi se obezbjedio kontinuitet rada u narednom periodu.

5.3.4 Promocija

Formulisanje originalne i održive marketinške koncepcije u kruzing turizmu je segment od neprocjenjive važnosti u cijeloj ovoj priči. Da bi bila što konkurentnija sa lukama u okruženju, Luka Kotor se mora baviti promocijom svoje destinacije. Promocija Luke Kotor kao kruzing destinacije ima za cilj značajnije stabilisanje luke na rastućem međunarodnom tržištu kruzing putovanja. Pri tome se Luka Kotor želi prikazati kao odredište koje je izuzetno atraktivno za različite tipove kruzing putovanja.

Internom promocijom usmjerenom na javnost uopšteno moguće je uticati na stvaranje pozitivnog imidža kruzinga kao i na osvježavanje uloge umrežene destinacije u stvaranju ukupnog kvalitetnog kruzing proizvoda. To znači da je potrebno obratiti pažnju na promociju prema interesnim grupama u domicilnim destinacijama.

Promociju Luke Kotor na tržištu kružnih putovanja valja usmjeriti na nekoliko različitih ciljnih publika. To su ponajprije brodari, zatim brodski agenti te, u određenoj mjeri, potencijalni putnici. U izboru promotivnih aktivnosti nužno je voditi računa o potrebi ostvarivanja izravnog kontakta s brodarima i brodskim agentima kao ključnim ciljnim publikama, te o efikasnom korišćenju sredstava raspoloživih za promociju. U tom kontekstu u izboru promotivnih aktivnosti potrebno je usmjeriti se u prvom redu na ličnu prodaju, nastupe na specijalizovanim sajmovima i odnose s javnošću, a u manjoj mjeri i na oglašavanje. Važno je, nadalje, kombinovano korišćenje navedenih aktivnosti u sklopu tzv. promotivnog miksa kako bi se osigurao što veći sinergijski efekat.

Promotivni materijali moraju podržavati predviđene promotivne aktivnosti. Kao osnovne materijale moguće je predvidjeti brošuru, internet portal i materijale koji posebno podržavaju odnose s javnošću. Neophodno je poboljšati dostupnost turističkih brošura gostima sa kruzera. Takođe je od velikog značaja odgovarajuće prethodno informisanje putnika na brodu o destinaciji, putem različitih medija. Na taj način putnici bi se mogli

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

više zainteresovati za destinaciju posjeta, a time i podstaći na dodatnu potrošnju u destinaciji.

Za očekivati je da će luke koje su značajnije orijentisane na kruzere kao i luke koje pretenduju postati polazne luke proizvoditi vlastite promotivne materijale. Osnovna pretpostavka izvođenja postavljenih promotivnih aktivnosti je postojanje nosioca aktivnosti odnosno uspostava zajedničkog tijela čija bi funkcija bila promocija Luke Kotor kao kruzing destinacije.

5.3.5 Razvojna koncepcija kruzinga

Dosadašnji razvoj međunarodnog kruzinga u Luci Kotor odvijao se uglavnom stihijski, odnosno njegov su razvoj u kvantitativnom i kvalitativnom smislu određivale primarno inostrane broderske kompanije, a Luka Kotor se nastojala prilagoditi njihovim zahtjevima. Dok ukupna potražnja nije bila značajna, taj je pristup bio opravdan, ali u budućnosti razvoj međunarodnog kruzinga u Luci Kotor treba usmjeravati prema željenoj viziji, odnosno učesnici u njegovom razvoju, sa strane Luke, bi trebali preuzeti aktivniju ulogu u planiranju i upravljanju tim razvojem.

Vizija

- Luka Kotor je jedna od najpopularnijih i najprepoznatljivijih kruzing destinacija na Sredozemlju.
- Kruzing je orijentisan prvenstveno na brodove do srednje veličine, a samo u nekim lukama i na one velikog kapaciteta.
- Međunarodni kruzing u luci Kotor odvija se gotovo tokom cijele godine, a naročito je zastupljen izvan glavne turističke sezone čime doprinosi produženju sezone i povećanju ukupnih ekonomskih učinaka od turizma.
- Posjetioци s kruzera promovišu Kotor i Crnu Goru u svojim zemljama, podižu tako njenu popularnost na turističkom tržištu i omogućuju joj time bolje tržišno pozicioniranje u konkurentskom okruženju.

Misija

- Kruzing turizam doprinosi povećanju blagostanja prije svega stanovništva u kruzing destinacijama, a potom i u pripadajućim regijama, te Crnoj Gori u cjelini.
- Kruzing turizam promoviše naše prirodno i kulturno nalijeđe u svijetu.

VI SWOT ANALIZA I NJENA PRIMJENA NA LUKU KOTOR

6.1. SWOT analiza

SWOT analiza (akronim engleskih riječi Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats - snage, slabosti, prilike, prijetnje) je tehnika strategijskog menadžmenta putem koje se uočavaju strategijski izbori dovođenjem u vezu snaga i slabosti preduzeća sa šansama i pretnjama u eksternom okruženju. Autor ove metode je Albert Hamfri sa Stanford Univerziteta pri čemu je koristio 500 najjačih kompanija na svetu.¹²

Analiza snaga (S) i slabosti (W) predstavlja internu analizu preduzeća, dok analiza prilika (O) i pretnji (T) predstavlja eksternu analizu tj. analizu okoline u kojoj preduzeće djeluje.

Radeći SWOT analizu preduzeća treba stalno imati na umu kako se i da li se određene slabosti preduzeća ili pretnje iz okoline mogu pretvoriti u snage ili prilike, koje ono može iskoristiti za postizanje konkurentske prednosti na tržištu.

Tabela 6. Šema SWOT analize

| Okruženje | Pozitivno | Negativno |
|------------|----------------|------------------|
| Unutrašnje | Snage | Slabosti |
| Spoljašnje | Prilike | Prijetnje |

Izvor: https://sh.wikipedia.org/wiki/SWOT_analiza

SWOT analiza ima vremensku dimenziju, odnosno kad god je to moguće, korisno je upoređivati i pratiti SWOT analize napravljene za preduzeće u različitim tačkama vremena, te promatrati promjene stanja, odnosno kretanje preduzeća kroz ovu analizu

¹² https://sh.wikipedia.org/wiki/SWOT_analiza

6.2 SWOT analiza i TOWS matrica

Ipak, SWOT analiza ne pokazuje različite veze između vanjskih i unutrašnjih faktora, pa je zbog toga razvijena TOWS matrica. To je konceptualni okvir za identifikovanje i analiziranje prijetnji (T – threats) i prilika (O – opportunities) u eksternom okruženju, te procjenjivanje organizacijskih slabosti (W – weaknesses) i snaga (S – strengths) u unutrašnjem okruženju. Pomaže u identifikaciji veza između snaga, slabosti, prilika i prijetnji, te daje osnovu formulisanja strategija na tim odnosima. TOWS matrica predstavlja varijaciju SWOT analize.

U TOWS matrici identifikuju se različiti faktori koji se zatim udružuju, npr. prilike sa snagama, s namjerom podsticanja nove strateške inicijative.

Cilj koji stoji iza TOWS matrice nije identifikacija jedne najbolje strategije već jednostavno generisanje različitih strategija od kojih neke mogu biti implementisane.

Tabela 7. Tows matrica

| Unutrašnje | Snage (S) | Slabosti (W) |
|----------------------|--|--|
| Eksterno | | |
| Prilike (O) | S – O strategija: Maxi-Maxi Korištenje snaga kako bi se iskoristile prilike. | W – O strategija: Mini-Maxi Prevladavanje slabosti kako bi se mogle iskoristiti prilike. |
| Prijetnje (T) | S – T strategija: Maxi-Mini Korištenje snaga kako bi se suočili s prijetnjama. | W – T strategija: Mini-Mini Prevladavanje slabosti kako bi se odbranilo od prijetnji ili ih se izbjeglo. |

Izvor:

https://www.researchgate.net/publication/27205579_SWOT_ANALIZA_I_TOWS_MATRICA_-_SLICNOSTI_I_RAZLIKE

6.3 SWOT analiza Luke Kotor

Metodološki okvir SWOT analize se najčešće upotrebljava kao tehnika u strateškom planiranju i menadžmentu. SWOT matrica se koristi da bi se izrazilo sučeljavanje prednosti i mana preduzeća.

Jake i slabe strane, u okviru internih faktora, za „Luka Kotor” A.D. Kotor će se procjenjivati s obzirom na elemente navedene u tabeli 8, dok će analiza eksternih faktora biti prikazana u tabeli 9.¹³

Tabela 8. Interna analiza preduzeća „Luka Kotor” A.D. Kotor

| INTERNA ANALIZA | |
|--|--|
| SNAGE | SLABOSTI |
| Istorijsko naslijeđe, kulturna baština i prepoznatljivost sredine | Neposjedovanje kvalitetnih linijskih veza sa lukom Kotor |
| Pogodne prirodne, klimatske i maritimno tehničke karakteristike luke | Nedovoljna opremljenost lučkom infrastrukturom |
| Veliki nivo izgrađenosti pratećih sadržaja u okruženju za pojedine djelatnosti luke | Neadekvatni uslovi za prijem poslovnih partnera i rad menadžmenta luke |
| Pozitivan odnos domaćeg stanovništva prema korisnicima usluga i njihov dostignuti civilizacijski nivo | Nedovoljna zastupljenost na međunarodnom tržištu usluga |
| Luka posjeduje pravne preduslove za obavljanje međunarodnog i domaćeg pomorskog saobraćaja | Nedovoljan broj specijalističkih kadrova |
| Preduzeće je organizovano na tržišnim principima poslovanja | Nedostatak sredstava za investicije |
| Učešće lokalne vlasti u vlasničkoj upravljačkoj strukturi pozitivno će doprinosti sagledavanju interesa luke | Neinformisanost lokalnog stanovništva o efektima kruzing turizma |
| Preduzeće je uspostavilo, primjenjuje i održava sistem menadžment kvalitetom usluga u skladu sa zahtjevima JUS ISO 9001:2001 | Nedostatak parkirališta za autobuse |

¹³ „Optimalna strategija Luke Kotor“ Mr Nikola Konjevic – Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, Kotor 2003. godine

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

| | |
|---|---|
| Atraktivna obala i mogućnost izleta u okolini | Nepostojanje odgovarajuće saradnje među kruzing destinacijama |
| Visok stepen ekološke očuvanosti obale, ostrva i mora | Nepostojanje odgovarajućih promotivnih materijala |
| Mogućnost proširenja kapaciteta lučke infrastrukture | Nedostatak zajedničke razvojne inicijative |
| Sigurnost boravka broda u luci, kao i sigurnost plovidbe tj pogodini maritimni uslovi | |

Izvor za tabele 8 i 9: Samostalno uradjene tabele

Tabela 9. Eksterna analiza preduzeća „Luka Kotor” A.D. Kotor

| EKSTERNA ANALIZA | |
|---|--|
| PRILIKE | PRIJETNJE |
| Prepoznatljivost Bokokotorskog zaliva u svjetskim krugovima | Ograničenja u investiranju i poslovnih odnosa sa ino-partnerima stvorena u prethodnom periodu koja još nije u potpunosti eliminisana |
| Pozitivno dejstvo tradicije u pogledu pomorskih veza sa Kotorom | Zahtjevi za pružanje specijalističkih usluga za nautičke turiste |
| Stvorena reputacija kroz nivo usluga koje se pružaju u luci | Način funkcionisanja pojedinih organa vlasti koji indirektno utiče na efekte poslovanja |
| Jačanje pozicije luke u okruženju | Problemi vezani za pružanje dijela usluga brodovima |
| Oživljavanje privredne aktivnosti zaleđa | Razvoj ponude drugih destinacija na Sredozemlju |
| Otvaranje nove drumske veze sa unutrašnjim dijelom Države | Poremećaj na emitivnim tržištima |

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

| | |
|---|--|
| Ulazak u EU i NATO – otvaranje jedinstvenog tržišta | Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put..) |
| Rast potražnje u turizmu u svijetu, pa tako i u kruzing turizmu | Neodgovarajuća privatizacija u budućnosti |
| Očekivani rast kruzing turizma na Sredozemlju | |

Na bazi izvršene analize eksternih i internih faktora za preduzeće „Luka Kotor” A.D. Kotor, pri čemu je, u širem kontekstu, posmatrana i luka Kotor, u tabeli 10. prikazana je SWOT analiza.

Tabela 10. SWOT analiza preduzeća "Luka Kotor" A.D. Kotor

| | |
|--|---|
| <p>SNAGA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Povoljan geografski položaj luke • Povoljni klimatski uslovi • Povoljni maritimno-tehnički uslovi • Preduzeće je organizovano na tržišnim principima • Dugogodišnja tradicija u pružanju lučkih usluga • Zavidno iskustvo u djelatnosti kojom se bavi preduzeće • Relativno niske cijene • Veliki broj dobrih poslovnih odnosa • Osposobljen kadar • Pozitivan poslovni imidž preduzeća u okruženju | <p>PRILIKE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Širenje postojećeg spektra i tržišta usluga • Privatizacija i obezbjeđenje kapitala i tržišta kroz nju • Kvalitetna zakonska regulativa • Prepoznatljiv i pozitivan imidž destinacije • Kadrovska i organizaciona racionalizacija uz naglašenu profitnu orijentisanost • Podizanje nivoa kvaliteta i inoviranje sistema kvaliteta • Ekonomski razvoj okruženja • Naglašenija promocija i otvaranje preduzeća prema okruženju |
| <p>SLABOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nezadovoljavajuće stanje infrastrukture i opreme u pogledu proširenja kapaciteta • Nedovoljan prostor za kvalitetno | <p>PRIJETNJE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Produžena privredna recesija • Infrastrukturni problemi u destinaciji • Nedovršena privatizacija • Neobezbjeđenje sredstava za |

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

| | |
|--|--|
| pružanje usluga | rehabilitaciju infrastrukture i opreme |
| <ul style="list-style-type: none">• Relativno uzak asortiman usluga | <ul style="list-style-type: none">• Nelojalna konkurencija |
| <ul style="list-style-type: none">• Nedovršeno vlasničko prestrukturiranje preduzeća | <ul style="list-style-type: none">• Nedovoljno podsticajan ambijent za investicije |
| <ul style="list-style-type: none">• Nedovršen proces privatizacije preduzeća | <ul style="list-style-type: none">• Značajniji razvoj saobraćajne infrastrukture u susjednim zemljama i lukama |
| <ul style="list-style-type: none">• Nedovoljno diferenciran marketing | <ul style="list-style-type: none">• Nerazumjevanje uticaja ekonomskih integracija u svijetu na poslovanje |
| <ul style="list-style-type: none">• Stagnacija nivoa opremljenosti | |

Izvor: Samostalno uradjena tabela na osnovu šeme SWOT analize

Sučeljavanjem eksternih(šansi i pretnji) i internih(slabosti i sposobnosti) faktora možemo identifikovati nekoliko tipova mogućih strategija preduzeća. U našem slučaju identifikuje se vid strategije **maksi-mini strategija**. Argumentacija se zasniva na činjenici da je preduzeće „Luka Kotor” relativno jako, ali je konstelacija u okruženju takva da predstavlja prijetnju obimu i vrsti dosadašnje djelatnosti. Preduzeće, pri tom, nastoji da iskoristi svoje jake strane i minimizira prijetnje. Uz to, posebno se treba voditi računa da svoje stečene prednosti, kao i one koje su u izgledu da se steknu, ne usmjeri na pogrešnu stranu. U tom cilju preduzeće bi trebalo da, čineći određene kompromise, izvrši prilagođavanje zahtjevima okruženja, ili energičnijim djelovanjem pokuša da utiče u pravcu zaustavljanja procesa pogoršanja eksternih okruženja.

ZAKLJUČAK

Nautički turizam je selektivni oblik turizma koji potrebu za plovidbom u smislu zabave i odmora uobličava kroz turističku ponudu. Nautički turizam je privukao ogromnu pažnju u cijelom svijetu, te se sa sigurnošću smatra jednim od novih i neprocjenjivo važnih segmenata u velikoj turističkoj porodici. Nautički turizam u Crnoj Gori posljednjih godina bilježi značajan porast i u njemu se ogleda rastući renome Crne Gore. Prema prihodima koji se ostvaruju nautičkim kretanjima, nautički turizam je jedan od unosnijih oblika turizma za turistički receptivnu zemlju Crnu Goru.

Luku Kotor je 1989. godine posjetilo 34 broda, a 20 godina kasnije 2009. godine 262 broda. Ovaj podatak pokazuje da je Luka Kotor prihvatila izazov i pobrinula se da predstavi Kotor kao veoma važnu nautičku i kruzing destinaciju.

Razvoj međunarodnog kruzing turizma u Crnoj Gori se dogodio, odnosno pojavio se i jednostavno naslonio na postojeće resurse. S druge strane, njegov razvoj u svijetu pokazuje da se kao turistički proizvod još uvijek nalazi u fazi uzleta, te da se rast te potražnje i u idućim godinama može očekivati prema visokim stopama, s efektima koje je teško sagledati. Zbog toga je potreban potpuno drugačiji pristup razvoju međunarodnog kruzinga nego što je bilo do sada. Jasno je da u izboru tog puta Luka Kotor nije potpuno autonomna, i u velikoj mjeri zavisi od stavova brodarskih kompanija i njihovih razvojnih opcija. Ipak na taj razvoj ona može bitno uticati. Pri tome dobra organizacija ponude, odnosno cijelog sistema kruzinga, te u skladu s tim odgovarajući marketing i planiranje razvoja infra i suprastrukture Luke Kotor, ali i njenim funkcionalnim okruženjem, može znatno doprinijeti boljoj poziciji luke u saradnji s brodskim kompanijama oko planiranja razvoja međunarodnog kruzinga na području naše zemlje.

Potrebno je povećati ulaganja u marketing, prvo kroz uzimanje učešća u državnoj strategiji razvoja, tako i kroz pojedinačno reklamiranje smještajnih, ugostiteljskih kapaciteta, kulturno – zabavnih manifestacija koje su jedne od osobenosti Kotora, ali i konstantno plasiranje samog grada sa pričom o njegovoj autentičnosti, istoriji, spomenicima koji su pod zaštitom UNESCO-a...

Druga jako važna stavka za razvoj kruzing turizma koja se hitno mora riješiti je saobraćajna gužva koja se stvara na dijelu magistralnog puta pored Starog grada. To se može postići izgradnjom podzemnih ili nadzemnih prolaza od dijela na kojem pristižu turisti sa brodova do ulaza u Stari grad. Korist ovakve investicije bila bi dvostruka: prvo, smanjile bi se gužve i olakšao transport ljudi i sirovina, a drugo, ne manje bitno je što bi se omogućio nesmetan prolaz turista i lokalnog stanovništva do željenog dijela gradske jezgre.

Još jedan veliki problem koji je pomenut u ovom radu je hidrotehnička infrastruktura i odvodnja oborinskih voda. Rješavanju ovoga pitanja treba pristupiti temeljno, planski, uz finansijsku i stručnu pomoć lokalne samouprave, državnih organa i specijalizovanih službi.

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

U radu je također u nekoliko navrata bila pomenuta cjelokupna turistička ponuda grada Kotora koja se direktno plasira putnicima sa kruzera, a tu značajnu ulogu odigravaju kratke izletničke ture, pa je s tim u vezi neophodno oživljavanje malih turističkih mjesta.

Kada govorimo o razvoju same Luke, tu ima dovoljno prostora za sledeće aktivnosti: izgradnja i dalje oblikovanje turističkog i nautičkog identiteta, profilisanje turističko – nautičke luke, oplemenjivanje ukupne ponude u nautičkom turizmu, koje treba povoljno da utiče na rast tražnje, iznalaženje optimalnih rješenja u dijelu restrukturisanja marine i njenog povezivanja sa ostalim firmama u nautičkom turizmu, stimulisanje izgradnje domaće male flote, posebno sportskih događaja vezanih za aktivnosti na vodi, povećanje nivoa kategorizacije, razvoj komplementarnih turističkih i ostalih privrednih djelatnosti vezanih za organizaciju i sigurnost plovidbe...

Nautički turizam predstavlja novu ekonomsku pojavu kojoj budućnost tek predstoji. Iz svega izloženog u ovom radu može se zaključiti da je ovaj oblik turizma neophodan i za Crnu Goru, zbog brojnih koristi koje njegov razvoj donosi. Najvažniji akter ove priče je Luka Kotor koja svoje potencijalne mogućnosti treba da iskoristi na najbolji način kako bi postala konkurentna nautička i kruzing destinacija na međunarodnom tržištu.

LITERATURA

- 1) Čomić, Đ. (2008), Turistička geografija , Visoka hotelijarska škola Beograd
- 2) Dulčić, A. (2002), Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekonom, Split
- 3) Jovičić, Ž. (1980), Osnovi turizmologije, Naučna knjiga , Beograd
- 4) Kosar, Lj.(1993), Viša hotelijarska škola, Beograd
- 5) Kosar, Lj. (2002), Hotelijerstvo-teorija i praksa , Viša hotelijarska škola, Beograd
- 6) Luković, T. (2007), Nautički turizam Europe: Kako ga definisati I razvrstati , Acta turistica Nova, Visoka poslovna škola, Zagreb
- 7) Luković, T.(2007a), Nautički turizam –Definicije I dileme , Naše more –Znanstveni časopis za more I pomorstvo, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, broj 54
- 8) Luković, T. (2007c), Nautički turizam-Definicije I razvrstavanje ,Ekonomski pregled-Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, broj 58
- 9) Luković, T. I Gržetić, Z. (2007), Nautičko turističko tržište u teoriji I praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hidrografski institute Split, Split
- 10) Šamanović, J. (2002) , Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola, Split.
- 11) Horak, Mr. N. Ivandic, Z. Marušić, I. Markovic, mag. geo., I. Sever, dipl. Oec (2010), „Prijedlog lučke tarifne politike za brodove na međunarodnim kružnim putovanjima u Dubrovniku u razdoblju 2012-2017. godina”,
- 12) Mr Nikola Konjević (2003), Optimalna strategija Luke Kotor“– Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, Kotor
- 13) Ross, K.(2006), Cruise Ship Tourism, Cowan University, Faculty of Business and Law, School of Marketing, Tourism and Leisure Joondalup WA 6027 Australia.pp.20.
- 14) Gračan, D., Alkier, Radnić, R., Uran, M. (2010), Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Rijeka
- Moutinho, L. (2005), Strateški menadžment u turizmu, Zagreb

Potencijalne mogućnosti razvoja Luke Kotor kao nautičke i kruzing destinacije

Diplomski radovi:

- 1) Jelena Bošković, 2016, "Nautički marketing na primjeru Porto Montenegro", Tivat
- 2) Maja Živković, 2016, "Pojam korporativnog upravljanja sa posebnim osvrtom na Luku Kotor", Tivat
- 3) Mia Palma, 2014, "SWOT metoda za analizu okruženja primjenjena na Luku Kotor", Tivat

Internet izvori:

- 1) <http://sr.wikipedia.org>
- 2) www.opstinakotor.com
- 3) <http://www.portofkotor.co.me>
- 4) http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Nauticki_turizam1.pdf
- 5) <http://www.captainsmontenegro.com>
- 6) <http://www.nautour.info/index.php>
- 7) <http://www.portomontenegro.com>
- 8) www.montenegro.com

Ostalo:

- 1) Dokumentacija "Luka Kotor" A.D.Kotor