

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**NAUTIČKI MARKETING NA PRIMJERU MARINE BAR
SPECIJALISTIČKI RAD**

Predmet: Marine i nautički marketing

**Mentor:
Dr Predrag Sekulić, docent**

**Student:
Mirko Fuštić**

**Studijski program:
Nautički turizam i
upravljanje marinama**

Broj indeksa: S39/13

Tivat - oktobar, 2014

SADRŽAJ	Strana
1. UVOD	4
2. PRIRODNE KARAKTERISTIKE BARSKOG PODRUČJA	5
2.1. Geografski položaj	5
2.2. Klimatski uslovi	5
2.2.1. Vjetrovitost	6
2.2.2. Temperatura vazduha	7
2.2.3. Vlažnost vazduha.....	7
2.2.4. Padavine	7
2.2.5. Oblačnost	8
2.2.6. Osunčanost	8
2.3. Geološki sastav terena	9
2.3.1. Inženjersko geološke karakteristike	9
2.3.2. Nosivost terena	9
2.3.3. Seizmička povredivost i seizmički rizik	10
2.4. Karakteristike mora	10
2.4.1. Maritimne karakteristike barskog akvatorija	11
2.4.2. Plima i osjeka	12
2.4.3 Morske struje	12
3. PEJZAŽNO UREĐENJE	13
4. ANALIZA POSTOJEĆE SAOBRAĆAJNE I TEHNIČKE INFRASTRUKTURE	14
5. ELEKTROENERGETSKA INFRASTRUKTURA	15
5.1. Prenosni sistem 110KV	15
5.2. Srednjjenaponska mreža 35KV i 10KV	15
6. TELEKOMUNIKACIONA INFRASTRUKTURA	16
7. HIDROTEHNIČKA INFRASTRUKTURA	17
7.1. Vodosnabdijevanje	17
7.2. Odvođenje otpadnih voda	17
7.3. Odvođenje kišnih voda	18
7.4. Upravljanje čvrstim otpadom	18
8. ANALIZA POSTOJEĆIH LUČKIH KAPACITETA NA PODRUČJU BARA	20
8.1. Osnovne karakteristike prostora	20
8.2. Postojeći način korišćenja prostora	21
8.3. Problemi u postojecem načinu korišćenja prostora marine	21
8.4. Problemi u načinu korišćenja prostora putničkog terminal	23
9.IZVOD IZ PROSTORNOG PLANA CRNE GORE	24

10. IZBOR LOKACIJE I SADRŽAJA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA	26
10.1 Izbor lokacije	26
10.2. Planirane namjene	26
10.2.1. Luka nautičkog turizma – MARINA BAR	26
10.2.2. Površine saobraćajne infrastrukture	29
10.2.3. Površine specijalne namjene	30
10.2.4. Površine za pejzažno uređenje	30
10.2.5. Površine mora	30
11. POSTOJEĆI KAPACITETI MARINE BAR	31
11.1. Osnovne karakteristike po porojektu	31
11.2. Osnovne karakteristike izgrađenosti Marine Bar	31
11.2.1. Građevinsko zemljište	31
11.2.2. Vezovi	31
11.2.3. Objekti	32
11.2.4. Usluge	32
11.3. Poslovanje AD "Marina" Bar	32
12. OSTVARENİ OBIM PROMETA MARINE BAR U 2013.GODINI	34
13. ORGANIZACIJA AD "MARINA" BAR	35
13.1. Vlasnička struktura	35
13.2. Organizaciona struktura	36
13.3. Zaposlenost	37
14. SWOT ANALIZA	38
14.1. Usmjerenost ili kurs preduzeća	39
14.2. Vizija	39
14.3. Misija	39
14.4. Strateški ciljevi	40
14.5. Globalni ciljevi	40
15. MARKETING UOPŠTE	41
15.1. Marketing kao naučna oblast	41
15.2. Marketing kao poslovna orijentacija	41
16. MEĐUZAVISNOST MARINA I NAUTIČKOG TURIZMA	43
17. ZAKLJUČAK	47
18. PRILOG	48
LITERATURA	50

1.UVOD

Nautički marketing je veoma širok pojam i sastavni je dio nautičkog turizma, koji predstavlja jedan od favorizovanih vidova turizma, zbog čega njegov razvoj treba posebno potencirati s obzirom na prirodne i antropogene vrijednosti, pogodnosti obale, nautičko-prometni položaj Crnogorskog primorja, stalno rastuću tražnju, a naročito zbog ekonomskih efekata koji se ostvaruju realizacijom ovog vida turizma. Nautički turizam se ne može zamisliti bez marina.

”Studija nautičkog turizma u Crnoj Gori“, nastoji da se maksimalno vodi računa o potrebama Crne Gore u cjelini i pojedinih lokalnih sredina. Uz uvažavanje tih činjenica, postoje tri ključna kriterijuma koja bi trebala da izdvoje prioritete dijelove: obezbijedenje održivog razvoja i očuvanja ekološke ravnoteže, izbjegavanje korišćenja plaža i drugih važnih turističkih resursa te procijenjena ekomska opravdanost. Uz ove osnovne kriterijume za izgradnju marina, uvažavaju se i neki dodatni prioriteti kao maritimni uslovi, očuvanje ekosistema, atraktivnost lokacije, čuvanje drugih resursa, pozicija i dostupnost, izvodljivost projekta, atraktivnost ulaganja.

U skladu sa gornjim predložena je osnovna mreža marina u Crnoj Gori sa oko 2000 vezova, koju bi trebalo da čine dvije velike servisne marine kapaciteta 400-850 vezova (Bar i Tivat), četiri standardne marine kapaciteta 100-300 vezova i tri specijalne marine s nešto manjim brojem vezova. Uz njih se podrazumijeva obezbjeđenje komercijalnih vezova u postojećim lukama, naročito na lokacijama koje bi mogli da pobude veće interesovanje nautičara.

Servisne marine, uz dovoljno veliki kapacitet (400-850 vezova) bi trebalo nautičarima da pruže, pored mogućnosti korišćenja vezova i sve potrebne sadržaje (a posebno usluge remonta i popravki jahti, usluge tankovanja goriva i druge usluge), zbog čega moraju imati dovoljno prostora na kopnu i moru. Jedna takva lokacija je i postojeća marina u Baru, za koju se planira proširenje i adekvatno opremanje.

Zbog prirodnih karakteristika tj. pitomosti tog dijela obale koja je Volujicom zašticena od vjetrova sa mora, barsko priobalje je pogodno mjesto za lociranje luka, a sa njima i drugih nautičkih objekata kao što su marine. Postojeća marina je locirana u blizini lučkog kompleksa tj. putničkog terminala. Obuhvata površinu od 15 ha i posjeduje sve prateće sadržaje (parking za drumska vozila, servisna postrojenja, pumpnu stanicu i ostalo).

Povećanjem standarda stanovništva i sve većim otvaranjem crnogorskog primorja stranim tržištima, kapacitet postojeće marine je prevaziden. Imajući u vidu prihode koje ovakva postrojenja donose tokom cijele godine jasno se izvodi zaključak da izgradnju ovog vida objekata treba podržati. Na osnovu toga predlaže se i izgradnja nove marine. Lokacija bi bila kod ušća rijeke Željeznice u Jadransko more.

U ovom radu će se zadržati samo na pitanju marina na području Bara, kao dijelu jedne velike i sveobuhvatne teme kakva je "Nautički marketing", bez kojeg se ona ne može ni zamisliti.

2. PRIRODNE KARAKTERISTIKE BARSKOG PODRUČJA

2.1. Geografski položaj

Prema saobraćajno-geografskom položaju u okviru opštine Bar, kao i u odnosu na širi prostor, ovo područje predstavlja jednu od najvažnijih razvojnih tačaka, posebno zbog toga što je Bar danas najveća primorska luka i istovremeno važan privredni centar Crne Gore.

2.2. Klimatski uslovi

Klima barskog područja definisana je geografskim položajem, u zoni umjerenog klimatskog pojasa, položajem neposredno pored Jadranskog mora te postojanjem i smjerom pružanja planinskog vijenca Rumije, što rezultira otvorenoscu za maritimne uticaje sa zapada i kontinentalne sa istoka i sjeveroistoka.

Ovakav položaj Bara uslovljava klimatske uticaje koji daju umjerenu, odnosno sredozemnu klimu, pa kao takvo i ima odlike modifikovane klime Mediterana. Blagotvornost klime i podneblja glavno je obilježje ovog prostora, te je ovo jedan od najsunčanijih dijelova Jadran, a što se manifestuje u skoro 2.500 sunčanih sati godišnje.

Osnovne odlike mediteranske klime su blage zime, dugotrajna topla ljeta, jeseni prijatne, duge i toplije od proljeća. U toku 300 dana godišnje ovdje vladaju srednje mjesecne temperature iznad 10°C, a u toku 6 mjeseci, temperature su više od 15°C.

Osnovne karakteristike ovog klimatskog područja su slijedeće :

- srednja godišnja temperatura 15,7 °C
- najviša srednja mjesecna temperatura /juli/ 23,4° C
- najniža srednja mjesecna temperatura /januar/ 8,3° C
- mala dnevna i godišnja temperturna kolebanja,
- srednja godišnja vlažnost vazduha 70,0 %
- srednja godišnja količina padavina 1.400,0 mm, maksimum u novembru 433,0 i minimum u julu 0,0,
- intenzivna insolacija, prosjecno 7,0 casova dnevno
- vjetrovi : hladna bura, vlažni jugo i osvježavajuci maestral.

Tri su karakteristična tipa vremena na predmetnom području, i to:

1. Vlažno, oblacno i nestabilno vrijeme sa južnim i vlažnim vjetrom zvanim Jugom,
2. Suvo, suncano i stabilno vrijeme sa sjevernim hladnim i suvim vjetrom zvanim Bura,
3. Stabilno ljetnje vrijeme sa NW vjetrom (Maestral) i noćnim sjevercem koji duva sa kopna (Burin).

2.2.1. Vjetrovitost

Na području Bara razlika u učestalosti vjetrova iz pojedinih pravaca je slijedeća: tišina bez vjetra 25%, sjeveroistočni 32%, zapadni 11%, sjeverozapadni 8%, jugoistočni 7%, južni 5%, istočni 5%, sjeverni 4% i jugozapadni vjetar 3%. Vjetrovi sa kopna prema moru su češci u zimskom periodu, a u suprotnom smjeru u ljetnjem periodu.

Mala učestalost južnog vjetra za mikroreon luke Bar nastaje zbog postojanja barijere Volujice koja utiče na promjenu pravca vjetra, kao i postojanje planinskog masiva Rumije, tako da se južni vjetar javlja kao sjeveroistočni na području luke.

Najveću učestalost i jačinu javljanja ima LEVANT iz pravca sjeveroistoka (24,14 km/h), zatim PULENAT iz pravca zapada (18,07 km/h), MAESTRAL iz pravca sjeverozapada (19,21 km/h), JUGO iz pravca juga i jugoistoka (21,92 km/h) i BURA iz pravca severa (22,07 km/h).

Neke od karakteristika vjetrova koji su zastupljeni na predmetnom području su slijedeće:

1. BURA (NNE do ENE), koja duva drugom polovinom novembra do kraja marta. To je jak, iznenadan, suvi, hladan, a ponekad i orkanski vjetar. Duva u jakim udarima, a dolazi iz unutrašnjosti kopna. Bura se strmo ruši na morsku površinu, valovi su nepravilni, kratki, strmi i niski (1-2.5 metra). Maksimalna vrijednost ovog vjetra izražena u skali bofora(BS) je 12 BF, ili oko 17-24 m/s. Jaka bura raspršuje vrhove talasa u morsku pjenu i stvara vodenu prašinu, što smanjuje vidljivost. Temperatura vazduha se može u vrlo kratkom vremenu smanjiti za desetak stepeni Celzijusa. Pritisak vazduha je obično povećan. Zimi bura duva češće, snažnije i duže (3-7 dana), ljeti rijede, slabije i kraće (oko 2 dana). Nagla pojava bure je jedna od njenih najopasnijih osobina.
2. JUŽNI vjetar ili jugo-jugoistočnjak (ESE preko SE do S), topao i vlažan vjetar, ujednačene brzine i stalnog smjera. Duva u periodu januar-april, maksimalne jačine 7-8 BF ili 17-20 m/s. Karakteristika ovog vjetra je u tome što dolazi postepeno, duva ravnomjerno, a olujnu jačinu dostiže tek poslije 2-3 dana. Češće i jače duva na otvorenom moru, a slab prema kopnu. More dostiže veliku jačinu a talasi mogu biti visine od 3-5 metara, odnosno maksimalno do 6 metara.
3. ZAPADNI vjetar ili pulenat (NNW), karakterističan je za topliji period godine, od maja do septembra, dostiže jačinu do 12 BF ili 13-17 m/s, maksimalno do 20 m/s. Ovaj vjetar dolazi iznenada, rijetko duva, prolazan je i kratkotrajan, hladan i opasan, a takođe stvara velike talase.
4. ZAPADNI vjetar ili maestral (NW do SW), dnevni vjetar duva u toplom periodu godine od maja do septembra. Udari vjetra dostižu jačinu od 8-14 m/s ili 5-6 BF, more dostiže jačinu od 0.5 do 1.5 m. Ugodan je za jedrenje, od jutra prema poslijepodnevnu mijenja smjer udesno, okrećući se prema suncu, te stvara visoke talase.

2.2.2. Temperatura vazduha

Prema podacima za Bar: srednja godišnja temperatura je 15.7°C , najviše srednje mjesecne temperature su u julu i avgustu (23.4 i 23.3°C), a najniže u januaru i februaru (8.3 i 8.9°C), dok srednje maksimalne temperature idu i do 28°C , a srednje minimalne se spuštaju i do 1.5°C . Maksimalna amplituda iznosi 44.0°C (od -7.2°C do 36.8°C).

Temperatura vazduha na području Bara kreće se oko 16°C :

Tabela 1. Srednja mjesecna i godišnja temperatura vazduha u $^{\circ}\text{C}$

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	God.
8,3	8,8	10,5	13,7	17,8	21,4	23,4	23,3	20,5	16,8	13,5	9,8	15,7

Tabela 2. Apsolutni dnevni minimum i maksimum temperature vazduha u $^{\circ}\text{C}$

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
19,2	20,2	25,7	26,2	31,0	33,2	36,8	35,9	35,5	29,0	25,0	21,0	max
-7,2	-4,4	-3,8	2,1	5,4	9,1	12,4	11,4	8,8	1,1	1,2	4,2	min

Karakteristični period temperaturnog režima u zoni Bara iznosi:

- period sa srednjom dnevnom temperaturom vazduha višom od 5°C traje cijele godine;
- period sa srednjom dnevnom temperaturom vazduha višom od 10°C traje oko 260 dana;
- period sa srednjom dnevnom temperaturom vazduha višom od 15°C traje oko 180 dana; i
- period sa maksimalnom dnevnom temperaturom vazduha višom od 30°C traje oko 70 dana.

2.2.3. Vlažnost vazduha

Relativna vlažnost vazduha na području Bara pokazuje veoma stabilan hod tokom godine, sa maksimumom tokom prelaznih mjeseci (aprili-maj-jun i septembar-oktobar), a minimum uglavnom tokom ljetnjeg perioda.

Vrijednosti srednje dnevne relativne vlažnosti pokazuju oscilacije koje su smanjenog intenziteta u ljetnjem periodu (oko 10%-20%), a znatno izraženije tokom zime (oko 20%-30%). Vrijednosti srednje godišnje relativne vlažnosti vazduha iznose za Bar 69,6% (min. 65,3% u februaru, max. 71,4% u septembru).

2.2.4. Padavine

Pluviometriki režim na području Bara ima obilježja izrazito mediteranskog klimata, sa maksimalnim padavinama u toku jeseni i zime i minimalnim padavinama u toku proljeca i ljeta. U prosjeku se godišnje izluči oko 1.500 mm padavina. U toplijem periodu godine (aprili-septembar) izluči se oko 500 mm padavina, a u hladnijem periodu (oktobar-mart) oko 1.000 mm padavina.

Na osnovu aproksimacije višegodišnjih prosjeka, najkišovitiji mjesec je decembar sa 187 mm padavina, a najsuvljiji juli sa 39 mm padavina.

Tokom zimskog perioda dnevni prosjek padavina iznosi prosječno 5-8 l/m², mada najveće dnevne kolicine mogu dostići vrijednosti preko 40 l/m². U ljetnjem periodu, dnevni prosjek padavina iznosi svega oko 1 l/m².

Padavine se uglavnom izlučuju u vidu kiše, a rijetko i u vidu snijega. Period sa srednjim godišnjim brojem dana sa padavinama do 1 mm traje oko 80 dana, do 10 mm traje oko 40 dana, do 20 mm traje oko 20 dana.

Tabela 3. Srednja mjesecna i godišnja količina padavina u mm na m²

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	God.
182,5	152,0	139,0	142,0	88,0	53,5	39,0	57,0	134,0	139,5	186,5	187,0	1490,0

Tabela 4. Raspored padavina po godišnjim dobima u mm na m²

Proljeće (III, IV, V)	Ljeto (VI, VII, VIII)	Jesen (IX, X, XI)	Zima (XII, I, II)	Ukupno
390,0	149,5	450,0	521,5	1490,0

2.2.5. Oblačnost

Prosječna godišnja oblačnost (u osminama pokrivenosti neba) iznosi 4,7. Najveća oblačnost je u toku zime, a nešto manja drugom polovinom jeseni i prvom polovinom proljeća, a najmanja ljeti, od početka jula do kraja septembra. Zimski mjeseci imaju najviše oblačnih dana – prosječno 10-15, a ponekad i preko 20. Potpuno je obrnut slučaj sa letnjim mjesecima; oblačnih dana u prosjeku ima 4-5. Vedrih dana ima najčešće u julu i avgustu, čak 25-28.

Osunčanost je u suprotnosti sa oblačnošću i u Baru prosječan godišnji broj sunčanih sati iznosi 2.500 časova (oko 7 časova dnevno).

Tabela 5. Srednja oblačnost

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	God.
5,9	6,1	5,8	5,6	4,5	3,6	2,4	2,2	3,5	4,4	6,2	6,4	4,7

2.2.6. Osunčanost

Trajanje sunčevog sjaja na području Bara iznosi prosječno oko 2500 časova godišnje (oko 7 časova dnevno). Najveća osunčanost je tokom ljeta, u julu i avgustu, a najmanja tokom zime, u novembru i decembru. U ljetnjim mjesecima (jun, jul i avgust) je oko 40% godišnjeg osunčavanja. Srednja mjesecna vrijednost osunčavanja za ovo područje iznosi 212,20 časova.

Tabela 6. Srednja osunčanost (h)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	God.
118	119	172	216	267	316	352	326	247	193	117	102	2545

Tabela 7. Raspored sunčanih sati po godišnjim dobima

Proljeće (III, IV, V)	Ljeto (VI, VII, VIII)	Jesen (IX, X, XI)	Zima (XII, I, II)	Ukupno
655	994	557	339	2545

2.3. Geološki sastav terena

Teren Bara najvećim dijelom sačinjavaju mezozojski sedimenti, položeni u brojnim prekidima od srednjegtrijasa do gornje krede. Najveća raznolikost geološkog sklopa, javlja se na priobalnom pojusu, pa su tu i najčešće deformacije stenskih masa.

Geološki sastav terena Toplice I je aluvijalno-glinoviti šljunkoviti sedimenti, sa dijelom nasutog materijala. Ujednačenost geološkog sastava cini prostor Toplice I relativno ocjedljivim.

Prema podacima bušotina, ovi sedimenti nalaze se i u dubini ispod vještačkog nasipa u području Luke što se vidi iz inžinjersko-geoloških presjeka terena. Granice sa drugim poluvezanim ili nevezanim naslagama su postepeni prelazi, odnosno isklinjanja jednih u druge zbog čega se mogu smatrati dosta fleksibilnim. Po sastavu su to gline, šljunkovi, pjeskovici, prašina i u manjoj mjeri sitna drobina.

2.3.1. Inžinjersko geološke karakteristike

Po inžinjersko-geološkim karakteristikama izvršeno je grupisanje stijena i stijenskih kompleksa. Na predmetnom području su locirane nevezane stijene – morski priobalni nanosi.

Odlikuju se srednjom zbijenošću, poroznošću, labilnošću, promjenom rasporeda strukture pri spoljašnjem uticaju (npr. morskih talasa) i predstavljaju slabu podlogu za izvođenje gradevinskih radova, sem ukoliko nije preduzeta velika zaštita. Deformacije nastale u ovim stijenskim masama zadržavaju oblik i stanje zauzeto nakon djelovanja sila, sve dok one ne promjene jačinu i smjer.

Ravnomjernost geološkog sastava, cini teren relativno stabilnim sa malim slijeganjima. Na uskom priobalnom pojusu, poželjno je, izbjegavati teške objekte, dok se ostali tereni mogu smatrati pogodnim za gradnju.

Na području Toplice I, preporučuje se plitko temeljenje, preko tamponskog sloja granuliranog šljunka, debljine 60.0 cm.

2.3.2. Nosivost terena

Područje pokriveno vještačkim nasipima, obično iz krečnjačke drobine, u području luke i okolini, ima nosivost 120 do 250 kPa.

Centralni dio Barskog polja, uključujući Topolicu, koga izgrađuju aluvijalne i poluvijalne gline sa proslojcima zaglinjenih šljunkova imaju nosivosti 75-200 kPa.

Navedeni podaci o nosivostima su samo orijentacionog karaktera što znači da je za temeljenje objekata na ovim terenima potrebno izvršiti odgovarajuće geomehanicke analize i izračunati nosivost temeljnog tla.

2.3.3. Seizmička povredivost i seizmički rizik

Rezultati izvršenih ispitivanja u regionu pokazuju, da će i u buduće prostor Bara biti izložen zemljotresima. Očekivane vrijednosti max. ubrzanja kreću se od 0,20-0,38 g, a tim vrijednostima odgovara seizmicki intenzitet IX stepena skale MCS.

Područje Toplice I izloženo je dejstvu IX-tog stepena seizmičkog intenziteta po skali MCS, a prema karti mikroseizmičke rejonizacije urbanog područja. Mikroseizmičkim istraživanjima utvrđeno je i na karti seizmičke mikrorejonizacije izdvojeno više seizmičkih zona i podzona i u okviru VIII-og i IX-og stepena seizmičkog intenziteta MKS skale sa koeficijentima seizmičnosti $ks= 0,04$ do $ks= 0,14$.

2.4. Karakteristike mora

Predmetno područje pripada zoni Morskog dobra koji zahvata unutrašnje morske vode, podmorje, podzemlje i dio priobalnog pojasa. Obala mora na području Bara je uređena i privedena namjeni za potrebe Marine i Luke Bar.

Srednja godišnja temperatura mora na ovoj lokaciji je 17,8°C, maksimalna 23°C a minimalna 12°C Srednje dnevne temperature mora pokazuju veoma stabilne vrijednosti. U toku ljetnjeg perioda, temperatura dubokih vodenih slojeva se kreće oko 11°C, a površinskih do 25°C. U zimskom periodu, temperatura površinskog sloja se kreće oko 11,0–14,0°C. Na predmetnom području 20% dana godišnje ima temperature ispod 16,5°C, 50% dana ispod 17,8°C, 90% dana ispod 20,1°C, dok u svega 10% dana temperature mora prelazi 20,1°C(40% dana ima temperature između 17,8 i 20,1°C).

Uticaji vjetrova na pojavu talasa i njihovu visinu su različiti. Najveći talasi od oko 5 m visine javljaju se u vrijeme trajanja vjetrova sa mora prema kopnu iz pravca zapada, levant izaziva pojavu talasa od oko 1 m visine iz pravca sjeveroistoka, a maestral pojavu talasa od oko 2 m iz pravca sjeverozapada. Talasi nastali duvanjem pulenta iz pravca zapada imaju manji uticaj na eroziju obale u pravcu sekundarnog lukobrana. Talasi iz pravca juga ne utiču na luku koja je od njih zaštićena rtom Volujice.

Smjer kretanja talasa registrovan je uz izdvajanje pojave kada je more bez talasa (tiho). Na području Bara, učestalost kretanja talasa je zapadno orijentisana u iznosu od 69,3% vremena na godišnjem nivou. Najčešće javlja mirno, naborano more i to 30,2% godišnje; mirno, talasasto more 53,8% i malo talasasto 14,1%. Pojava izvanredno jako uzburkanog mora je rijedak slučaj.

Morske struje nisu jake i kreću se od jugoistoka prema sjeverozapadu brzinom od 0,6 do 0,7 čvorova na čas. Morska struja ulazi kroz ulaz u luku Bar, prolazi pored glavnog lukobrana, obalom Volujice, Gatom I, II i III, prolazi pored putnickog terminala, pa onda izlazi van lučkog

akvatorijuma. U priobalnom dijelu, zbog uticaja obale (odbijanja), nastaju sekundarne struje koje često imaju suprotan pravac stvarajući zatvorene krugove.

Zbog zatvorenosti mora, amplitude između plime i osjeke su male i iznose od 30–48 cm, a pojave višeg vodostaja vezane su za uzgon vode pod uticajem južnog vjetra i to najviše do 1 m.

Vrijednost saliniteta morske vode jako varira tokom godine, naročito vertikalno.

Boja morske vode je plava, odnosno plavo-zelena ili zeleno-plava, u zavisnosti od oblačnosti, prirode dna i vegetacije. Ona je u 90% slučajeva nepromjenjiva.

Providnost morske vode se u najvećem dijelu kreće do samog dna.

2.4.1. Maritimne karakteristike barskog akvatorija

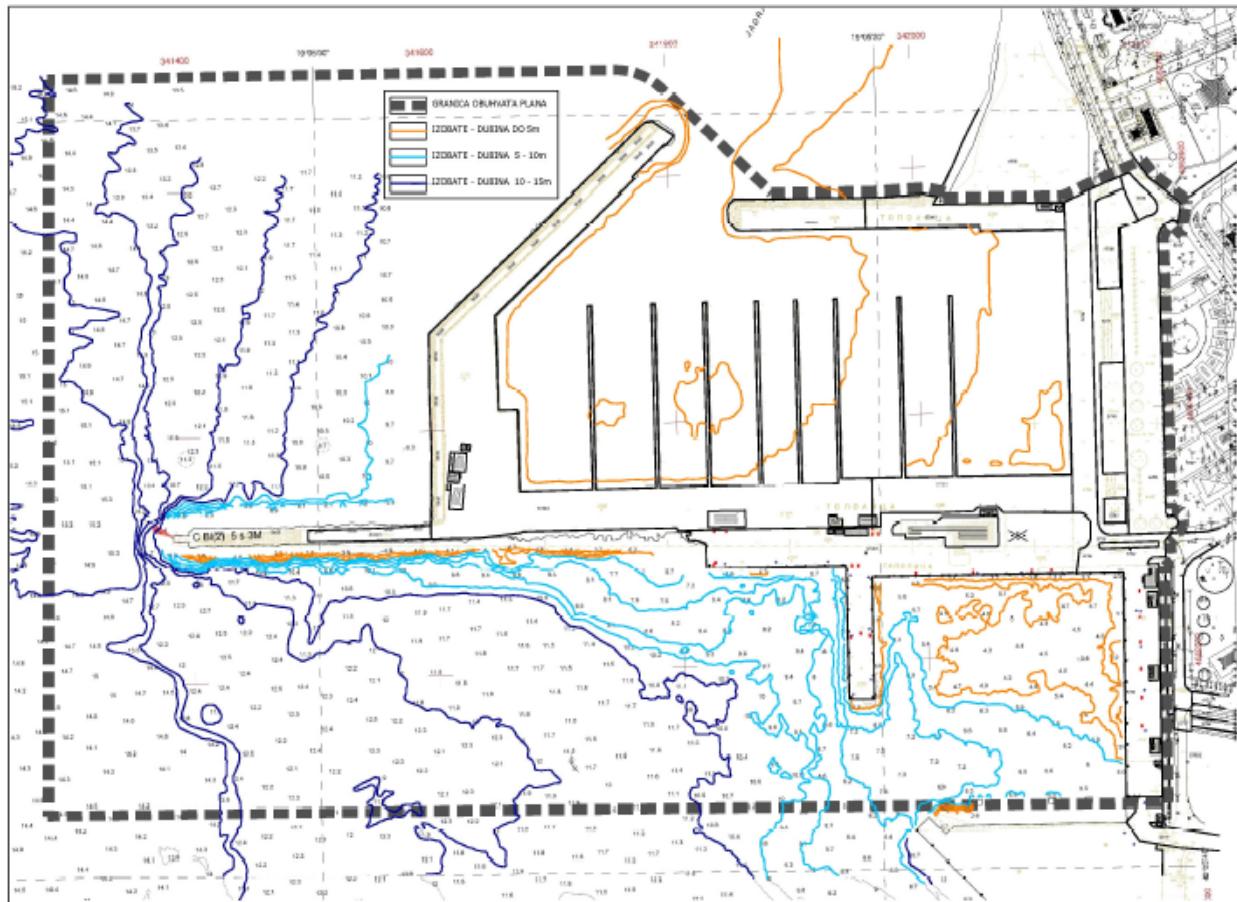
Obim dosadašnjih mjerenja i osmatranja je relativno skroman u cijelom području Južnog Jadrana, tako da ne postoji dovoljno podataka na osnovu kojih bi se utvrdile pouzdane karakteristike talasa, najznačajnijeg prirodnog faktora koji utiče na uslove za marinsku gradnju.

Cio potez Južnog Jadrana je izložen dejstvu jakih vjetrova iz pravca juga i jugozapada koji su dominantni po svojim efektima zbog ostvarenog „zaleta“ vjetra sa područja Mediterana i Italijanske obale. Međutim, analizirajući položaj marine, vidi se da je ona zaštićena od talasa iz ovog sektora Glavnim lukobranom. Vidljivo je, međutim, da je neophodno zaštiti marinu od direktnih talasa iz sektora W i NW, kao i od cijelog spektra talasa nastalih difrakcijom oko Glavnog lukobrana.

Visina talasa se, bez detaljne numericke i/ili modelske analize, može samo ocjenski dati (procjenjuje se da je signifikantna visina talasa oko 2,5 m), što svakako nije zanemarljivo, tim prije što su u marini Bar u pitanju manja plovila, gdje su talasi visine već preko 30- 50 cm neprihvatljivi.

2.4.2. Plima i osjeka

Oscilacije nivoa vode usled uticaja plime i osjeke su veoma male na južnom Jadranu i uopšte u Sredozemnom moru. Maksimalno povišenje nivoa vode pri plimi je reda veličine od 0,5 m za većinu lokacija na Sredozemnom i Jadranskom moru.



Slika 1.

2.4.3. Morske struje

Osnovna gravitaciona struja u Jadranskom moru ima smjer suprotan smjeru kazaljke na satu, tako da duž obale morska struja ima smjer iz jugoistočnog ka sjeverozapadnom pravcu. Brzine ove struje su relativno male i krecu se od 0,25 do 0,50 m/s.

3. PEJZAŽNO UREĐENJE

Sa stanovišta prirodnih uslova, prostor GUP-a Bara obuhvata dvije cjeline: primorsko područje i planinske masive Rumije, Lisinja i Sutormana.

Na području opštine Bar nalaze se i biljne vrste, relikti i endemiti, koje predstavljaju prirodne rjetkosti, npr., *Dioscorea becanica*, *Asperula Darfieri*, *Minartia Valenonsky* i *Galium Baldaocie*. Posebnu vrijednost i potencijal ovog prostora, kao prirodni raritet i kao proizvodni potencijal, čine maslinjaci.

Prema evidenciji koja je uradena za GUP Bara, parkovi i druge naseljske zelene površine nisu najbolje uređene, a naročito su ugrožene tokom turistickog "špica". Samo djelimičan izuzetak od ovoga čine: park "Topolica" u Baru; pojedina šetališta duž obale mora; rt Ratac; park oko Luke Bar i hotela "Sidro"; dobro njegovani maslinjaci; i pojedine šumske kulture u širem području Grada Bara.

Okruženje Marine čini gradska plaža, dvorac kralja Nikole sa parkom, zelena površina ispred Doma revolucije, drvoređe palme na koje se nastavlje šetalište ka Sutomoru. „Dvorski park“, s obzirom na svoju estetsku i ambijentalnu vrijednost, ima status zaštićenog hortikulturnog objekta i gradskog parka. Prema važećem Zakonu o zaštiti prirode kategorija hortikulturni objekti odgovara kategoriji spomenici prirode.

Na prostoru parka (2ha) oko bivšeg dvorca Kralja Nikole na Topolici (2ha) nalazi se preko 600 primjeraka drveća, žbunja, zeljastih efemernih biljaka, višegodišnjih zeljastih biljaka. Na istočnoj strani Marine nalaze se tri velike betonske žardinjere sa odraslim primjercima kedrova, palmi, lovori višnje, a koje čitavom njenom dužinom prati drvoređe palme. Površine su zatravljene koje zbog nedostatka vode u ljetnjim mjesecima dobijaju ružnu žutu boju. Sadnice su dobro očuvane.

4. ANALIZA POSTOJEĆE SAOBRAĆAJNE I TEHNIČKE INFRASTRUKTURE

Analizirana je lokacija koja obuhvata prostor marine i putničkog terminala. Sa sjeverne i južne strane se graniči sa lukobranima marine, sa istočne strane obuhvata dio postojećeg gradskog šetališta uz marinu i poklapa sa granicom PPPPN za morsko dobro a sa zapadne strane granica ulazi u vode Jadranskog mora.

Glavni pristup prostoru marine i putničkog terminala, kako kolski tako i pješacki, je preko raskrsnice ulica Vladimira Rolovića i Obale 13. jula. Iako se ovo područje direktno naslanja na gradsko šetalište ipreko njega na sam centar grada, ono ne funkcioniše kao dio gradskog jezgra već je od njega odvojen sadržajno, ambijentalno i komunikacijski.

Preko raskrsnice ulica Vladimira Rolovića i Obale 13. jula ostvaruje se komunikacija sadržaja unutar obuhvata DSL a takođe i komunikacija sa neposrednim okruženjem i širim prostorom.

Zgrada putničkog terminala, u kojoj se nalaze kancelarije preduzeca »Barska plovidba AD Bar« pruža usluge korisnicima zgrade terminala i obavlja poslove pomorskog prevoza putnika i tereta. U ovoj zgradi smještene su i kancelarije preduzeća »AD Marina Bar« koje upravlja marinom, kao i ugostiteljski sadržaji.

Na obuhvaćenom prostoru egzistira parkiralište za korisnike marine koje je locirano zapadno od gradskog šetališta prema doku na kojem su u postojećem stanju komunalni vezovi. Navedeno parkiralište funkcioniše u režimu sa kontrolom pristupa i naplatom parkiranja bez vremenskog ograničenja.

Na pristupnoj saobraćajnici za putnički terminal obavlja se parkiranje vozila (upravno na kolovoz) za zaposlene u putničkom terminalu.

Navedena pristupna saobraćajnica pored putničkog terminala se proteže cijelom dužinom postojećeg lukobrana ka zapadu i u postojećem stanju omogućuje ribarima kolski pristup do postojećih objekata (hangar, hladnjaka, suvi vezovi, itd.) i dalje do kraja lukobrana koji obezbjeđuje postojeći ulaz u marinu.

U zoni putničkog terminala kao i u neposrednom okruženju ne postoji parking prostor za vozila koja čekaju na ukrcavanje na brodove. Takođe, ne postoji prostor na kojem bi se omogućilo formiranje redova vozila koja se ukrcavaju na brodove već se to dešava spontano na prilaznoj saobraćajnici putničkom terminalu i djelovima gradske ulične mreže.

5. ELEKTROENERGETSKA INFRASTRUKTURA

5.1. Prenosni sistem 110KV

Marina Bar se napaja električnom energijom iz distributivnog sistema Opštine Bar. Primarni izvor napajanja distributivnog sistema je transformacija 110/35 KV „Bar“ instalisane snage 2x40MVA i prema prognozi GUP-a Bara može zadovoljiti potrebe konzuma ovog područja do planskog perioda 2020 god.

U daljoj perspektivi planirana je gradnja transformacije 220/110KV kao trajno rješenje. TS „Bar“ je povezana u sistem prenosa preko DV110KV Podgorica-Budva-Bar i DV110KV Podgorica-Bar; DV110KV Bar-Ulcinj napaja područje Ulcinja preko sabirnica 110KV TS Bar.

Problem nastaje kod havarije na jednom od dva napojna DV iz pravca Podgorice i Budve jer jedan ne bi moglo preuzeti cijelokupno opterećenje konzuma Bara i Ulcinja.

5.2. Srednjjenaponska mreža 35KV i 10KV

Mreža 35KV i 10KV na užem području grada je kablovska; mreža 10KV se napaja iz TS 35/10KV „Topolica“ instalisane snage 2x8MVA. Luka Bar se napaja is sopstvene TS 35/10KV 2x8MVA. U granicama obuhvata Marine ne postoji ni jedna TS 10/0,4KV; dio Marine na naponskom nivou 0,4KV napaja obližnja TS „Luka Bar“ u vlasništvu luke a sjeverni dio Marine (prema plaži) napaja se iz mreže ED Bar.

Vršno opterećenje u TS 35/10KV „Topolica“ dostiže 15MVA odnosno 3,5MVA u TS „Luka Bar“ (GUP).

6. TELEKOMUNIKACIONA INFRASTRUKTURA

Telekomunikaciona pristupna mreža na području Marine Bar sastoji se od telekomunikacione infrastrukture sa 4 PVC cijevi Ø110mm koje dolaze od TK kablovskog okna OK19 do okna OK19A na raskrsnici prema Luki Bar. Od navedene pozicije do terminala u marini postavljene su 2PVC cijevi Ø110mm i 3 tk okna .

U tehničkoj prostoriji terminala se nalazi 100-to parni izvod povezan sa RSS Topolica1 kablom TK 59GM 50x4x0,4mm.Takođe je urađen i optički privod kapaciteta 24 optička vlakna sa optičkog kabla o.v. 24SM. Svi kablovski prvaci su povezani na glavni - čvornu centralu Bar odnosno RSS Topolica1 kablovima sledeceg tipa i kapaciteta:

TK59GM 500x4x0,4mm, TK59GM 50x4x0,4mm, Opticki kabal kapaciteta 24 opticka vlakna.

Novi kapaciteti telekomunikacione mreže sa kablom TK59GM 50x4x0,4mm su iskorišćeni 30% i čine telekomunikacione pristupnu mrežu koja može da podrži servise nove generacije ADSL, LLICG, MIPNET, LLTCG i IPTV.

Komutaciono čvorije TKC Bar i IPS Topolica1 pružaju mogućnosti PSTN , ISDN BRA, ISDN PRA telekomunikacionih servisa kao i broadband ADSL, IPTV, MIPNET i LLICG servisa. ATC Bar je povezana sa ATC Podgorica, ATC Ulcinj i ATC Budva preko optičkog spojnog Bar – Podgoricia i Budva-Bar - Ulcinj.

Kada su u pitanju televizijski kablovski sistemi KDS na predmetno području postoji KDS koja je zastupljena u gradskom području. Glavni Radio difuzni sistem RTCG se nalazi na Rumiji i TV kablovski operateri prenos TV signala realizuju bežičnim RD putem osim BBM koji prenos vrši bežičnim putem koristeci MMDS tehnologiju.

U skladu sa savremenim trendovima razvoja telekomunikacija postoji veoma širok spektar telekomunikacionih servisa kao i različit pristup pojedinih telekomunikacionih i kablovskih i TV operatera. Osim telefonije operateri pružaju usluge Broadband Internet prenosa, prenos TV signala žičnim i bežičnim putem, prenos podataka, VOIP, VoD i slicno.

Crnogorski Telekom pruža servise Fiksne telefonije (POTS, ISDN BRA, ISDN PRA), Interneta i Prenosa podataka (ADSL, LLICG, MIPNET, LLTCG) i prenos TV signala najnovije generacije IP Televiziju. Svi ovi servisi se ostvaruju žičnim putem preko bakarnih i optičkih kablova.

M-Tel pruža usluge Fiksne telefonije i Interenta bežičnim putem i uskoro će na ovaj način ove sevice realizovati i operatori elektronskih komunikacija Telenor, BBM, WiMAX Montenegro i Montenegro Connect koji su kod agencije registrovani za navedene vrste usluga.

Servise mobilne telefonije pružaju tri operatera i to Crnogrski Telekom, Telenor i M-Tel i na području Marine Bar je visokokvalitetna pokrivenost signalom sva tri operatera. Kvalitet pokrivenosti signalom mobilne telefonije i kvalitet Data odnosno Mobilnog Interent servisa zavisi od pozicije i udaljenosti bazne stanice kao i od tipa baznih stanica (ćelija) GPRS , EGPRS ili EDGE i 3G.

7. HIDROTEHNIČKA INFRASTRUKTURA

7.1. Vodosnabdijevanje

Analizirano područje se snabdijeva u okviru vodovodnog sistema Bar. Opština Bar je dosta dobro pokrivena vodovodnom mrežom. Barski vodovod je grupni vodovod koji snabdjeva gradska naselja Bar, Stari Bar, Sutomore i još 14 naselja raspoređenih duž morske obale i u neposrednom zaleđu.

Vodovod Bar se snabdjeva vodom sa sedam izvorišta. Turcin, Sustaš, Kajnak, Zaljevo su karstni izvori smješteni istočno i svjeveroistočno od Bara i od njih se voda doprema u sistem gravitacijom. Brca je karstno izvorište smještno u blizini obale i voda se u sistem doprema pumpanjem kao i sa izvorišta Velje oko i Orahovsko polje smještenih u zaleđu. Vodovodni sistem Bara raspolaže sa 7 rezervoara Spile, Marovici, PK Kurilo, Golo Brdo, Canj, Šušanj i Stari Bar ukupne zapremine 4850m³, što je nedovoljan rezervoarski prostor za postojeće potrošače: stanovništvo i privredu.

Barska vodovodna mreža pokriva površinski područje od oko 20 km², najudaljenije tačke su na udaljenosti od oko 15 km, i visinski pokriva područje od 0 m.n.m do 200 m.n.m. Iako je u rasponu od 200m i trebala bi imati III visinske zone, zbog nedostatka rezervoarskog prostora visinske zone snabdjevanja nisu strogo izdiferencirane. Marina Bar kao i Luka Bar, pripada I visinskoj zoni, koja se snabdjeva u zimskom periodu sa izvorišta Brca, Kajnak i Zaljevo odnosno sa sa rezervoara Čanj, Golo Brdo i Šušanj. U ljetnjem periodu u ovo područje se doprema voda sa izvorišta iz zaleđa Orahovsko polje i Velje oko.

Posmatrano područje se snabdjeva sa postojećeg izvorišta Kajnak u zimskom periodu, odnosno izvorišta Orahovo Polje i Velje Oko u ljetnjem periodu.

Područje Marine nalazi se u I visinskoj zoni snabdjevanja u administrativnom centru, uz samu Luku Bar koja ima prioritet u snabdjevanju i visinskim položajem i lokacijski kao i prioritet kao značajan privredni subjekat. Do sada u ljetnjem periodu Luka Bar nije podlijegala restriktivnom snabdjevanju kao više visinske zone, tako da ni za objekte Marine Bar se ne očekuje restriktivno snabdjevanje vodom. Nedostatak vode u Barskom vodovodnom sistemu, pretežno u II i III visinskoj zoni ce biti nadoknađen vodom iz Regionalnog vodovodnog sistema.

7.2.Odvođenje otpadnih voda

Na nivou Opštine Bar, u prethodnom periodu, pokrivenost kanalizacionom mrežom je oko 60%, odnosno 60% ukupnog stanovništva je priključeno na gradsku kanalizaciju, a za gradsko stanovništvo taj procenat je 65%. Bar ima ukupno oko 60 km kanalizacione mreže od cega oko 57 km gravitacione mreže i 2.3 km potisnih cjevovoda sa pumpnim stanicama Botun, Topolica, Volujica i Čanj. Najveća pumpna stanica je Volujica i ona zauzima centralno mjesto u Barskom sistemu.

Bar pored manjeg procenta priključenog stanovništva na kanalizacionu mrežu ima pored Ulcinja najveću jediničnu dužinu kanalizacionog kolektora po stanovniku na Crnogorskem primorju.

Otpadne vode se upuštaju u prirodni recipijent odnosno more bez prečišćavanja preko dva veća podmorska ispusta Čanj (prečnika 250mm, dužine 1500m, dubine 40m, za 10.000 do 15.000 ekvivalentnih stanovnika ES) i Bar (prečnika 400, dužine oko 350 m, dubine 70m, za 20.000 do 35.000 ES).

Barski sistem je koncipiran tako da se voda iz neposrednog zaleđa sliva prema obali i vodi glavnim obalnim kolektorom sa prepumpavanjem u PS Topolica i Volujica i bez prečišćavanja upušta u more.

Takođe se i otpadne vode Sutomora vode na PS Botun, a Čanja na PS u Čanj i bez prečišćavanja ispuštaju u more. Za cjelokupno područje Barske opštine predviđena su tri učđaja za prečišćavanje otpadnih voda Bar, Sutomore i Čanj za tri kanalizaciona podsistema Opštine.

Na području Marine na južnom doku je smješten kanalizacioni vod profila 200mm koji se veže na gradski kanalizacioni kolektor profila 500mm i to na vod koji ide paralelno sa šetalištem uz Luku i ide prema PS Topolica. Otpadne vode Marine su komunalnog karaktera, ali i vode sa povećanim sadržajem ulja i masti.

Treba striktno voditi računa da se nakon ispuštanja prečišcene otpadne vode u recipijent ne smije ni u kom slučaju narušiti kvalitet recipijenta odnosno recipijent mora ostati u okviru klase i kategorije recipijenta predvidene Uredbom o klasifikaciji i kategorizaciji površinskih i podzemnih voda (Sl.l. CG 27/07) i Zakonom o vodama (Sl.l. CG 27/07).

7.3.Odvođenje kišnih voda

U okviru odvođenja atmosferskih voda Marine postoji više kategorija: odvođenje atmosferske otpadne vode sa krovnih površina i odvođenja sa površina oko objekata i sa saobraćajnih i parkirnih površina. Sadašnje stanje u okviru odvodenja atmosferskih voda je takvo da ne postoje posebno kolektori za odvođenje atmosferskih voda. Odvođenje atmosferske vode sa obližnjeg prostora Topolice koncipirano je tako da se vode odvode sabirnim kolektorima ulicama koje su upravne na Ulicu Maršala Tita i Jovana Tomaševica. Kolektori za atmosfersku kanalizaciju se ulivaju u sjeverni dio Luke Bar i u sjeverni dio Marine.

7.4. Upravljanje čvrstim otpadom

U marini Bar tretman otpada (čvrsti otpad, zauljene vode i fekalne vode) se obavlja odlaganjem otpada u za to predviđene plastične kontejnere, odnosno spremnike.

Za sada se čvrsti otpad u marini odlaže u plastične kontejnere/spremnike i to u posebni spremnik za električni čvrsti otpad (stare, odnosno istrošene akumulatorske baterije i sličan električni otpad), a ostali čvrsti otpad se takođe odlaže u za to predviđene kontejnere.

Separacija ostalog čvrstog otpada se još uvijek ne radi na adekvatan, odnosno propisan način, nego se sav ostali čvrsti otpad odlaže u kontejnere bez separiranja, odnosno odvajanja.

Za odlaganje zauljenih voda i sličnih materija unutar marine Bar je predviđen plastični spremnik od oko 1.000 litara kapaciteta u koji se redovno odlažu zauljene vode i slične materije po potrebi, kako sa plovnih objekata u marini tako i sa uređaja na kopnenom dijelu marine.

Uprava marine Bar je potpisala ugovor sa specijalizovanom firmom „Hemosan“ iz Bara, za preuzimanje i daljnje tretiranje svih vrsta otpada sa područja marine Bar, te ova firma redovno vrši preuzimanje, odnosno pražnjenje ovih spremnika kada se isti napune.

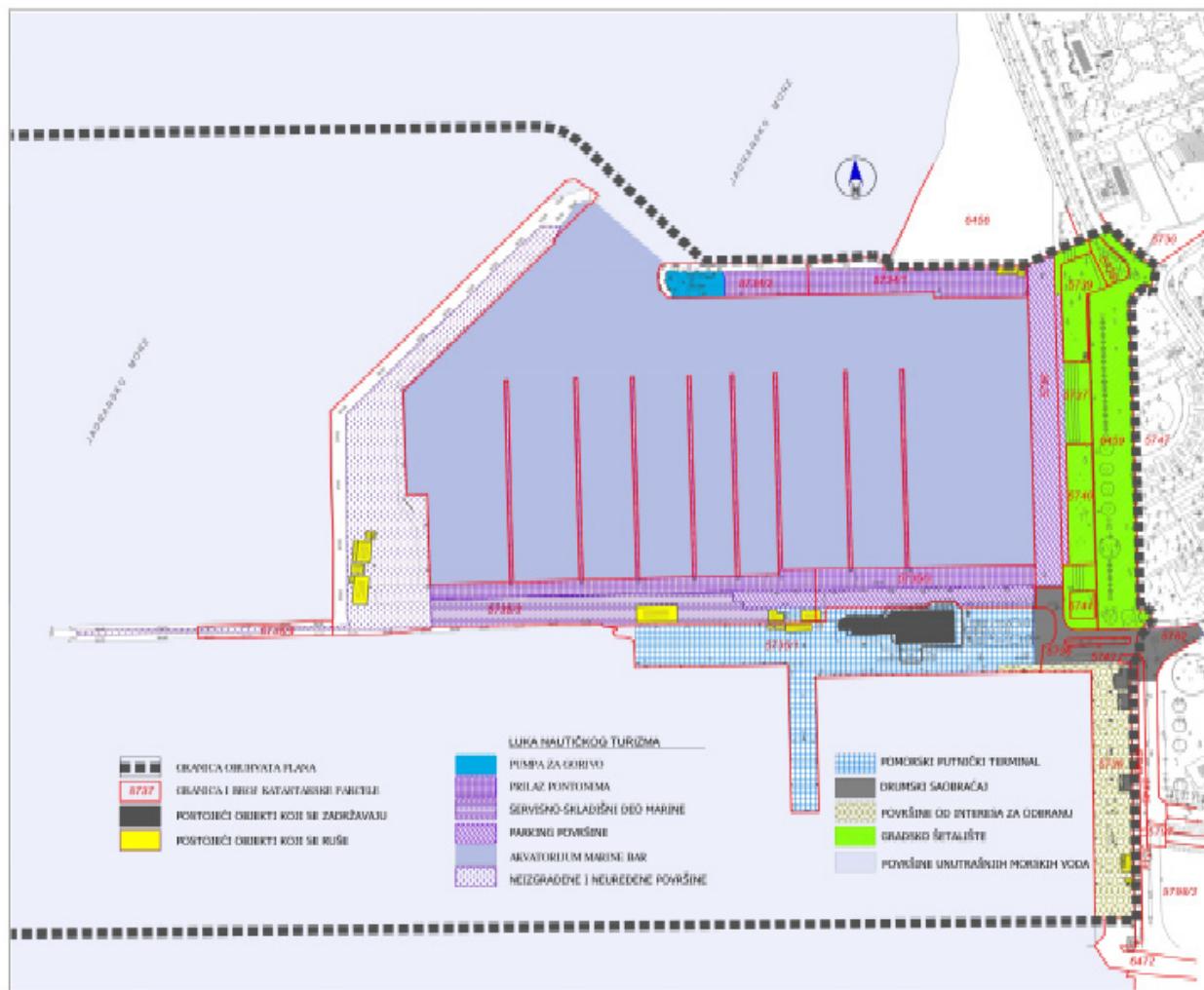
Na području Marine Bar, otpad se sakuplja i odvozi kamionima za čvrsti otpad na postojeće odlagalište otpada kod tunela na granici opštine Bar i opštine Ulcinj u okviru sakupljanja i odvoženja čvrstog otpada sa područja Opštine Bar.

Na istu deponiju se odlaže i građevinski otpad odnosno otpad nastao rušenjem i rekonstrukcijom postojećih građevinskih objekata.

8. ANALIZA POSTOJEĆIH LUČKIH KAPACITETA NA PODRUČJU BARA

8.1. Osnovne karakteristike prostora

U ovoj analizi nalaze se marina Bar i dio gradskog šetališta na koji ona direktno izlazi, kao i pomorski putnicki terminal. Prostor se može okarakterisati malim brojem objekata, jedini veći objekat je zgrada putničkog terminala u kojoj se nalaze kancelarije preduzeća »Barska plovidba AD Bar« koje je vlasnik zgrade putničkog terminala i koje pruža usluge korisnicima zgrade terminala i obavlja poslove pomorskog prevoza putnika i tereta. U ovoj zgradi smještene su i kancelarije preduzeća »AD Marina Bar« koje upravlja marinom, kao i ugostiteljski sadržaji.



Slika 2.

Iako je predmetno područje direktno nadovezano na gradsko šetalište i preko njega na sam centar grada, ono ne funkcioniše kao dio gradskog jezgra već je odsječeno od njega i sadržajno i ambijentalno. Razlozi za to leže u načinu na koji marina danas funkcioniše odnosno aktivnostima i sadržajima koji se unutar nje odvijaju a prema kojima je i citav prostor kopnenog dijela marine prilagođen.

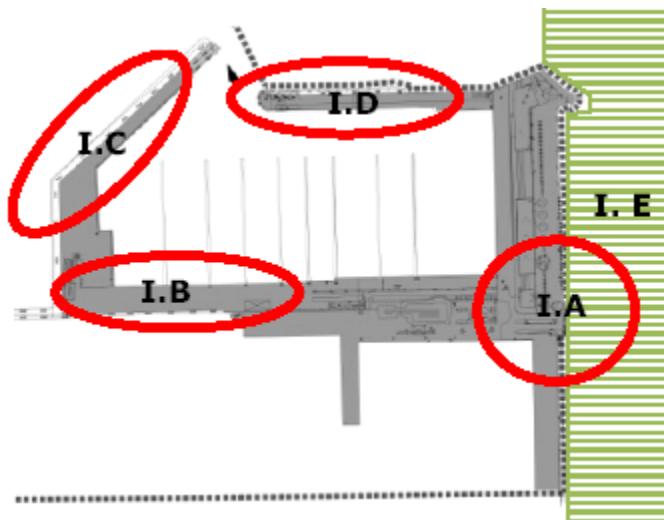
8.2. Postojeći način korišćenja prostora

Glavni dok i spoljni lukobrani marine prvenstveno se koriste u svrhu zadovoljavanja primarnih potreba vlasnika plovnih objekata, a koji se tiču njihovog održavanja i servisiranja, izvlačenja iz vode, manevrisanja na kopnu i sl. Shodno tome, dokovi su pretvoreni u servisne i pristupne površine koje su vrlo neuredene i primarno namenjene vlasnicima brodova a znatno manje drugim korisnicima i posjetiocima marine.

Prateći sadržaji marine poput prodajnih lokala (specijalizovanih ili onih opšte potrošnje), ugostiteljskih(restorana, kafića i sl.) i uslužnih lokala, zastupljeni su u maloj mjeri i kompletna ponuda locirana je unutar zgrade putničkog terminala. Nautički sadržaji (specijalizovane radnje za prodaju nautičkog pribora i opreme i sl.) trenutno se nalaze van područja same marine odnosno u sklopu kompleksa objekata sa suprotne strane gradskog šetališta.

Kolski saobraćaj i površine za parkiranje dominiraju nad pješackim površinama, automobili zauzimaju sve pristupne površine, kako one na glavnom doku uz zgradu pomorskog putnickog terminala, tako i samo šetalište. Time je kretanje kroz marinu dodatno otežano i njeni dokovi još nepristupačniji.

8.3. Problemi u postojećem načinu korišćenja prostora marine



Slika 3.

I.A - Način korišćenja dijela područja oko glavnog drumskog prilaza marini

Prilazni punkt je zajednički za pomorski putnički terminal i marinu. Pri tome, ovdje se nalazi kontrola ulaza u marinu kroz koju se odvija i servisni prilaz (tj. ulaz cisterne sa gorivom), naplatni punkt za parking, kao i prilaz zaposlenih i posjetilaca marine. Kako i putnički terminal ima veoma kompleksan režim ulaza i kontrole, ovaj punkt je izuzetno opterećen i od ključne važnosti za obezbjedenje uslova efikasnog odvijanja aktivnosti i marine i putničkog terminala.

I.B - Karakter marine i pitanje servisiranja plovila i planiranja suvih vezova

Trenutno se servisiranje odvija na glavnom gatu, u dijelu odmah iza zgrade putničkog terminala. Taj prostor je vrlo zapušten i neureden. Od pomoćnih objekata prisutan je manji sanitarni blok a radionica je u formi hangara montažnog tipa.

I.C - Komunalni i ribarski vezovi

Pitanje lociranja ribarskih i komunalnih vezova umnogome utiče na funkcionisanje akvatorije marine. Ribarski vezovi su trenutno locirani uz spoljni zapadni lukobran akvatorije, koji se trenutno i koristi jedino za obezbjeđenje pristupa ribara. Shodno nametnutoj ulozi, on je u potpunosti pretvoren u prostor za zadovoljavanje potreba ribara, izvlačenje mreža i privremeno odlaganje ulova. U dijelu uz zapadni lukobran su trenutno najpovoljniji uslovi za povećanje kapaciteta marine. Komunalni vezovi nalaze se u najatraktivnijem dijelu akvatorija, njenoj istočnoj strani koja izlazi na gradsko šetalište.

I.D - Lociranje pumpe za gorivo i uređenje lukobrana na kojem se nalazi

Postojeća lokacija pumpe za gorivo je, posmatrano sa aspekta obezbjeđenja pristupa i načina kretanja cisterne kroz prostor marine, najpovoljnija. Preostala površina lukobrana koristi se za servisiranje čamaca, njihovo skladištenje na suvom i sl.

I. E - Prostor šetališta i mogućnosti njegovog korišćenja i uređenja

Ovaj dio marine prvenstveno se koristi kao parking površina i prostor na kojem se razdvajaju prilazi gatovima. Međutim, on predstavlja važan potencijal za unapređenje načina korišćenja marine a naročito ostvarivanja kvalitetne veze sa neposrednim okruženjem, a to je gradsko šetalište duž kojeg su koncentrisani raznovrsni uslužno trgovinski sadržaji. U tom kontekstu se postavlja pitanje prožimanja sadržaja i komunikacionih tokova marine sa sadržajima i dešavanjima grada.

Način rješavanja tog pitanja u mnogome utiče i na nivo izgrađenosti koji ovaj potez treba da posjeduje a time i način njegovog oblikovanja i uređenja. Takođe, pitanje uređenja ovog dijela marine usko je povezano i sa načinom rješavanja potreba za parking mjestima što predstavlja jedan od glavnih problema u načinu korišćenja kopnenog prostora marine s obzirom na njene ograničene prostorne kapacitete.

Tokom dosadašnjeg upravljanja marinom Bar, evidentirani su još neki od problema:

-Neadekvatna dubina akvatorijuma marine, potrebno je produbljivanje, naročito na ulazu u marinu i na dijelu šetalista, gdje se sada vezuju barke mještana. U slučaju izvođenja produbljivanja, potrebno je prethodno dobiti odgovarajuće dozvole, odnosno predvidjeti način odlaganja izdubljenog materijala.

- Pojačati, odnosno rekonstruisati postojeći lukobran, pogotovo njegov dio na ulazu u marinu, jer je značajno ruiniran.

- Na kopnenom dijelu marine prostori za servisiranje, odnosno odlaganje na suvom plovnih objekata nije adekvatno obilježen. Neophodno je postovanje propisanih uslova za takav prostor.
- Zaštita kopnenog i vodenog dijela marine od zagađivanja bilo sa kopna, bilo sa mora nije adekvatno napravljena.
- Problem ribarskih brodova, odnosno njihov smještaj u marini nije adekvatno riješen. Uopšte se ne vodi računa o zaštiti od zagađivanja sa ovih brodova.
- Problem smještaja čamaca civilnog stanovništva nije riješen na adekvatan način.

8.4. Problemi u načinu korišćenja prostora putničkog terminala

Stanje na putničkom terminalu u sklopu luke karakteriše slijedeće:

- Uobičajeni meteorološki i maritimni uslovi u luci, na terminalu omogućavaju prihvatanje putničkih ro-ro brodova prepostavljenih veličina (kakve su sada) na siguran način.
- Uplovljavanje brodova sa otvorenog mora u luku i prilaz putničkom terminalu može se smatrati uobičajenim i ne predstavlja veću opasnost za sigurnost plovidbe (ovo važi uz prepostavku tehničke ispravnosti svih brodskih uređaja).
- Širina plovnog puta predstavlja donju granicu za plovni put koji se koristi za jednosmernu plovidbu za veće brodove.
- Područje okreta brodova ispred terminala može se smatrati relativno sigurnim za potrebe manevra okreta brodova prepostavljenih veličine koji se sada vezuju na terminal.
- Dubinu mora je potrebno redovno nadzirati i održavati.
- Postojeće navigacione oznake zadovoljavaju uobičajene zahtjeve sigurnosti za uplovljavanje i isplovljavanje brodova u/iz terminala.
- Manevar dolaska i priveza brodova odnosno odveza i isplovljavanja može se izvoditi danju i noću.
- Privezne bitve na terminalu zadovoljavaju mjere maritimne sigurnosti tokom boravka broda na mjestu priveza.
- Istovremeno manevriranje dva veća broda u dijelu gdje se nalazi terminal ne bi trebalo dozvoljavati.

Manje, srednje i veće jahte, a povremeno i čamci za lične potrebe ulaze i izlaze u unutrašnji dio lučkog akvatorijuma, cime se u značajnoj mjeri negativno utiče na sigurnost uplovljavanja i isplovljavanja brodova. Ovo iz razloga što se još uvijek u južnom dijelu od terminala za privez ro-ro putničkih brodova nalazi marina. Ovo je indirektan uticaj na sigurnost plovidbe, što zahtijeva i povećani oprez svakog plovnog objekta, a to je pogotovo izraženo tokom ljetnjih mjeseci.

Kada je putnički terminal Luke Bar u pitanju, shodno ISPS Kodeksu, sam terminal nije adekvatno uključen u cjelokupni bezbjednosni sistem Luke Bar.

9. IZVOD IZ PROSTORNOG PLANA BARA (2007.)

Nautički turizam je jedan od favorizovanih selektivnih oblika turizma i stoga je ovaj vid turizma potrebno dalje razvijati zbog prirodnih bogatstava, prednosti obale mora i jezera, položaja crnogorske obale, konstantno rastuće potražnje, a naročito zbog ekonomskih efekata koji se postižu realizacijom ovakvog vida turizma. Posebna pažnja usmjerena je na pretvaranje bivših vojnih i industrijskih kapaciteta, kao i devastiranih oblasti u marine, koje pokazuju pozitivan uticaj na ekologiju (zato što je funkcija marine manje štetna po okolinu od postojeće funkcije ovih oblasti, a nema korišćenja dodatnog zemljišta), imidž destinacije i investicioni kapital (jer postoji vec riješena komunalna infrastruktura). Nedostatak ovih oblasti je česta potreba za proširenim i u pogledu kapitala intenzivnim čišćenjem “brownfield” lokacija.

U vezi sa osiguranjem održivog razvoja i očuvanjem ekološke ravnoteže, izbjegavanjem korišćenja plaža i drugih važnih turističkih resursa i procjenom ekomske opravdanosti, sljedeće lokacije za marine ce se zaštititi od zahtjeva i upotreba koje su u suprotnosti ili ometaju predviđenu namjenu:

- Daće se prioritet umjerenom **opremanju postojećih nautičkih tačaka** koje su locirane u okviru izgrađenih i operativno osposobljenih djelova obale, kao što su Kotor, Tivat, Bar i Budva. Potrebno je **dovršiti izgradnju marine unutar Luke Bar**.
- **Veće servisne marine** sa dovoljno velikim kapacitetima treba da nautičkim eksperima obezbijede sve neophodne sadržaje: opštine Bar i Tivat.
- **Standardne marine** sa kapacitetima koji zadovoljavaju potrebe nautičkih eksperata na svim ostalim ključnim lokacijama: rt Kobilja, Liman u Ulcinju, Bigova i Kumbor.
- **Specijalizovane marine** odnose se na lokacije za koje postoji veliko interesovanje nautičkih eksperata, međutim, zbog određenih ekoloških ograničenja, planiranje izgradnje mora se vršiti veoma oprezno: Ada Bojana, Buljarica, Rijeka Crnojevića i Virpazar (za Rijeku Crnojevića i Virpazar ovo podrazumijeva uglavnom revitalizaciju i opremanje kejova).
- **Postojeće luke i marine će se unaprijediti u pogledu kvaliteta usluga.**



Slika 4. Izvod iz prostornog plana Bar-a

10. IZBOR LOKACIJE I SADRŽAJA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

10.1. Izbor lokacije

Odabir lokacije za izgradnju odnosno dogradnju postojeće marine temelji se na:

- stečenim obavezama (propisi, planovi višeg reda, ugovor o koncesiji...)
- postavljenim ciljevima, usklađivanju različitih interesa korisnika, lokalne i državne uprave,
- zaštiti prostora, unapređenju i očuvanju životne sredine.
- analizom postojećeg stanja predmetnog područja i potencijala i ograničenja za dalji razvoj lokacije,
- generalnog koncepta namjene površina ne samo predmetnog dijela već i šireg obalnog poteza Bara,
- tržišno finansijske projekcije razvoja područja,
- smjernica nadležnih institucija i referentnih primjera iz mediteranskog područja.

U tom kontekstu, prvenstveno bi trebalo izvesti dogradnju i unapređenje postojeće marine i prostora putničkog terminala kako bi se kompletirala postojeća nautičko-turistička ponuda Bara, uz izgradnju novog lukobrana u eventualnoj II fazi realizacije.

10.2. Planirane namjene

10.2.1. Luka nautičkog turizma – MARINA BAR

Marine predstavljaju specijalizovane turističke luke ciji je akvatorij prirodno ili vještački zaštićen. Osposobljene su za prihvat, snabdijevanje posade i turista, održavanje i opremanje plovila, sa direktnim pješačkim pristupom svakom plovilu na vezu i mogućnosti njegovog korišćenja u svakom trenutku.

Unutar kompleksa marine predviđeni su:

1. Pristanište

Pristanište se sastoji od ulazno-izlaznog dijela, akvatorija i lukobrana.

Ulazno-izlazni dio marine predstavljaju kapiju marine, odgovarajuća lučka svjetla (svetionik) i manevarski prostor pred ulazom namijenjen okretanju brodova pri ulazu odnosno izlasku iz marine.

Akvatorij čini jezgro svake marine. Akvatorij u svom sastavu ima pumpu za gorivo, vodene prolaze, sidrišta i gatove.

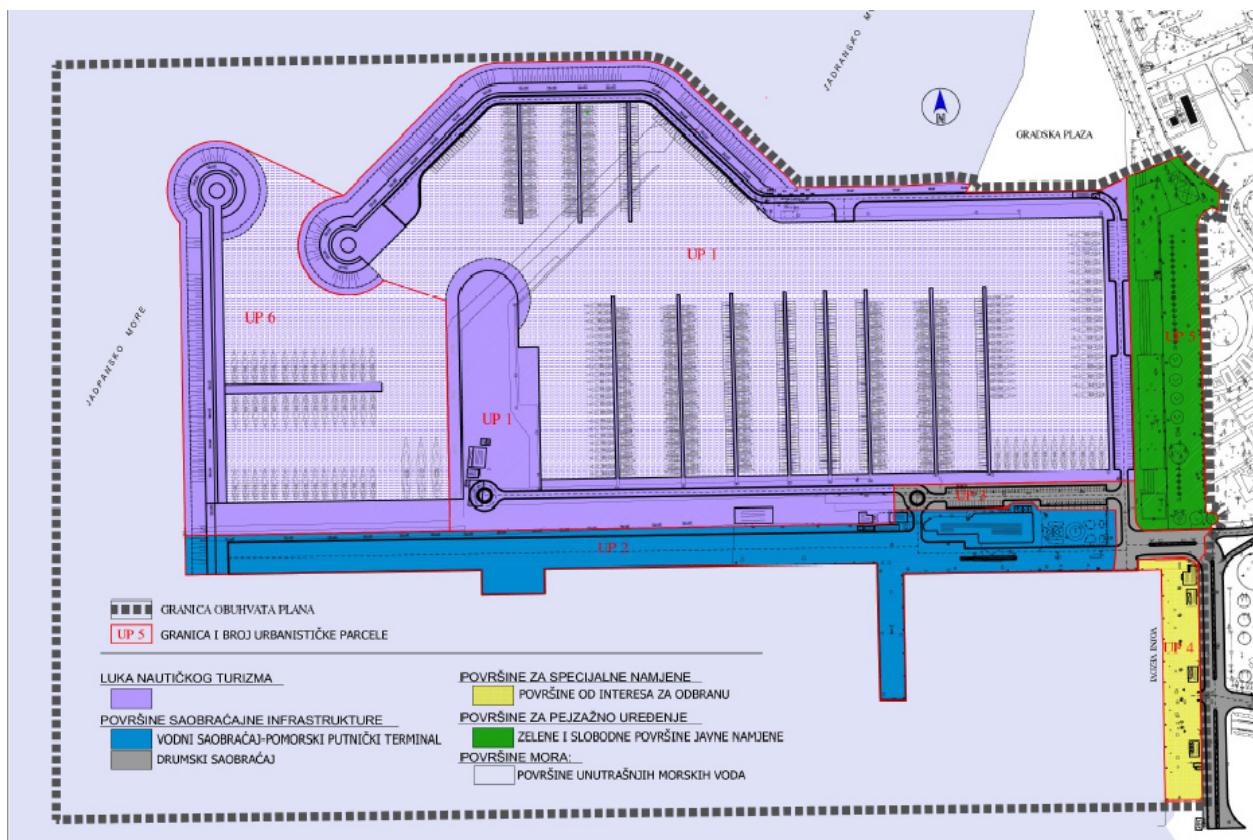
Mogući kapacitet ovake marine je maksimum 850 plovnih vozila što premašuje postojeći kapacitet marine, pa se predviđa i njeno proširenje i aktiviranje akvatorije sa druge strane postojećeg zapadnog lukobrana (izgradnjom novog spoljnog zapadnog lukobrana).

Pumpa za gorivo bila bi dislocirana na novu poziciju – uz novoplanirani ulaz u marinu, na kraju

sjevernog lukobranu. Time se omogućava opsluživanje ne samo plovila koja su za duži period stacionirana u marini već i onih koja traže kratku i brzu uslugu. Do pumpe je obezbijeden servisni pristup za gorivo.

Gatovi su namijenjeni sidrenju i vezivanju plovnih objekata. Oni mogu biti nepokretni i pokretni. Ovim planom dat je raspored gatova samo kao ilustrativan prikaz moguće organizacije akvatorija marine i radi provjere broja plovila koji se unutar nje mogu skladištiti.

Lukobran je osnovno sredstvo zaštite marine od struje i talasa. U skladu sa eventualnim proširenjem kapaciteta marine, potrebno je i produženje i ojačavanje postojećeg sjevernog lukobrana kao i izgradnja još jednog spoljnog lukobrana na zapadnom dijelu marine.



Slika 5.

2. Centar marine

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

Nautičko - turistički centar obuhvata:

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

-Trgovinske radnje: prodaja nautičkog pribora i opreme (nautičko-navigaciona oprema i ribolovno-komandna oprema), salon za prodaju brodova i čamaca, manji trgovinski lokali specijalizovanog tipa poput nautičke knjižare, suvenirnice, foto radnje i sl., manji trgovinski lokali sa sadržajima opšte potrošnje poput butika odjeće i obuće, apoteka i sl.

- Ugostiteljski lokali: kafići, restorani, picerije, barovi i sl. ...

- Klupske prostorije - objekat jedriličarskog kluba unutar kojeg se mogu planirati klupske prostorije, škole jedrenja, teretane i druge prostorije za fitnes, ugostiteljski sadržaji, manje površine za rekreaciju na otvorenom i sl. Jedriličarski klub može da posjeduje manje servisne površine kako bi se obezbijedili uslovi izvlačenja i servisiranja manjih jedrilica.

- Smještajne kapacitete unutar marine: "boutique" hotel.

Za organizaciju sadržaja nautičko-turističkog centra marine predviđeni su glavni gat na kojem dominiraju specijalizovani nautički i smještajni sadržaji te postojeći sjeverni lukobran, uz gradsku plažu, na kojem treba razvijati sadržaje za širu strukturu korisnika-posjetioce plaže i gradskog šetališta-kako bi marina postala dio i svakodnevnih dešavanja centra Bara.

3. Promenada marine - glavno šetalište marine

Promenada marine je njen osnovni integrišući dio odnosno prostor koji povezuje sve sadržaje u marini od servisnog dijela, preko akvatorija do centra marine tj. smještajnih i ugostiteljsko trgovinskih sadržaja. Promenada se proteže neposredno uz akvatorijum marine, obezbeđuje direktni pristup svim pontonima, a od nje se dalje odvajaju staze i pristupi ka svim sadržajima odnosno objektima marine. Takođe, promenada predstavlja i neposrednu vezu sa okruženjem odnosno gradskim šetalištem na koji se direktno nadovezuje.

Po svojoj namjeni ovo je potez zelenih i slobodnih površina ograničene namjene: parterno uređene površine oplemenjene različitim oblicima ozelenjavanja (drvoredi, manje ozelenjene površine, vodne površine i sl.). Ovaj potez treba da bude bogato opremljen ne samo urbanim mobilijarom neophodnim za uređenje pješačkih površina-klupe, kandelabri, korpe za smeće i sl.-već i elementima karakterističnim za marine a koji su u službi obezbjedenja funkcionisanja plovila (bitve, priključci za struju i vodu...) i same marine (informacione table, oglasni panoci turističkog i maritimnog karaktera, panoci za ekološko informisanje i edukaciju posjetilaca i korisnika marine...).

Promenada je dominantno namijenjena za pješačku komunikaciju ali je obrada partera takva da može da primi i kolski saobraćaj kako bi bila obezbijedena dostupnost svih pontona, ekonomski pristupi svim objektima u marini kao i prilaz interventnih vozila.

4. Servisno-skladišni prostor marine

Servisno-skladišni prostor marine obezbjeđuje: površine za skladištenje plovila (hangar), operativno radne površine za izvlačenje i spuštanje plovila i radionice.

- Hangar je namijenjen čuvanju plovila na kopnu u periodu kada nije sezona plovidbe. Kapacitet hangara treba da zadovlji potrebe maksimalno 10% vlasnika plovila.

- Prostor za izvlačenje i spuštanje plovila obezbjeđuje efikasan svakodnevni kontakt između mora i kopna što je jedan od primarnih uslova rada svake (servisne) marine. U tu svrhu potrebno je obezbijediti posebne uređaje poput rampi i travel-lifta, a uz njih i površinu za privremeno parkiranje plovila na kopnu, čija je funkcija da u kratkom vremenu prihvati plovila i dalje ih distribuira u određeni voden ili kopneni dio marine. Ove površine koriste se i za suve vezove odnosno kao zimovnici na otvorenom.

- Radionica je namijenjena svim vidovima servisiranja koji zahtijevaju posebne mašine i opremu tako da u njoj treba predvidjeti stolarske, farbarske, mehaničarske, plastikarske, električarske i druge pogone.

5. Interne servisne saobraćajnice

Interna servisna saobraćajnica je okosnica kolskog saobraćaja u marini, kojom se kolski povezuju i servisiraju sve prostorno-funkcionalne cjeline marine. U funkcionalnom smislu ovo je dominantno kolski potez na kojem ne smiju da postoje nikakve fizičke barijere kojima bi se onemogućio prolaz dostavnih, interventnih, servisnih i drugih vozila. Uoblikovnom smislu ovo je površina koja je na istoj niveličiji kao i preostali dio promenade, ali sa drugačijom obradom partera kako bi se i vizuelno odvojila.

10.2.2. Površine saobraćajne infrastrukture

Površine saobraćajne infrastrukture ovim planom su namijenjene za:

1. Vodni saobraćaj - pomorski putnički terminal

U planu je i pomorski putnički terminal. Lociran je na glavnom gatu koji razdvaja akvatorij marine od akvatorija Luke Bar. Predstavlja važan punkt pomorskog saobraćaja za koji se planira intenziviranje putničkog pomorskog prometa što iziskuje povećanje površina gata za pristajanje brodova i unapređenje ponude usluga u skladu sa brojem i strukturom korisnika terminala.

2. Drumski saobraćaj

Površine drumskog saobraćaja ograničene su na prostor koji predstavlja ulaz u ovo područje iz pravca grada a na kojem onda treba razdvojiti korisnike i posjetioce marine Bar od korisnika pomorskog putničkog terminala, i sve usaglasiti sa kretanjima duž glavnog gradskog šetališta. U sklopu ovih površina su i parkinzi namijenjeni prvenstveno zaposlenima u marini Bar i putničkom terminalu, ali i njihovim posjetiocima i korisnicima.

10.2.3. Površine specijalne namjene

1. Površine od interesa za odbranu

Površina od interesa za odbranu nalazi se u južnom delu područja, uz dio akvatorija Luke Bar u kojem su trenutno vojni vezovi. U skladu sa tim, površina gata uz vojne vezove namijenjena je za potrebe Mornarice Vojske Crne Gore: izvlačenje, skladištenje, servisiranje i sl.

10.2.4. Površine za pejzažno uređenje

Površine za pejzažno uređenje naselja i elementi sistema urbanog zelenila se klasificuju kao zelene i slobodne površine javne namjene. Uz istočnu obalu akvatorija marine nadovezuje se potez gradskog šetališta. Ovaj potez je izuzetno važan:

1. U funkcionalnom smislu jer povezuje gradski centar sa obalom tj. marinom a istovremeno je dio glavnog pješackog toka uz obalu,
2. U oblikovnom smislu ovaj potez treba da dobije odlike prepoznatljivog ambijenta – pješačka površina bogatog dekorativnog popločanja sa manjim parkovskim cjelinama kao zelenim oazama. Zelene i slobodne površine ograničenog korišćenja imaju izuzetno važnu ulogu u uređenju parternih površina same marine a naročito njene promenade kao glavne pješačke komunikacije. Takođe, način njihovog uređenja unutar definisanih prostorno-funkcionalnih cjelina marine uticaće i na prepoznatljivost i atraktivnost svake od tih cjelina: površine uz upravu marine, uz hotel i jedriličarski klub, uz trgovinsko-ugostiteljske sadržaje marine.

10.2.5. Površine mora

Površine mora u ovom planu čine površine unutrašnjih morskih voda, a obuhvataju akvatorijum marine Bar i akvatorijum Luke Bar uz koju je organizovan pomorski putnički terminal.

11. POSTOJEĆI KAPACITETI MARINE BAR

11.1. Osnovne karakteristike po projektu

Izgradnja velike i moderne Marine Bar započeta je 1984. godine.

Projektovana je sa sledećim osnovnim karakteristikama i kapacitetom:

ELEMENTI	POVRŠINA - DUŽINA
Ukupna površina Marine	147. 911 m ²
Površina kopnenog dijela	52. 806 m ²
Površina akvatorijuma	95. 105 m ²
Ukupna dužina operativne obale	3. 703 m
Broj vezova u moru (mokri)	900 vezova
Broj suvih vezova (na gatovima)	200 vezova
Dubina akvatorijuma Marine	1 – 5 m

Građevinski radovi na projektovanoj Marini su započeti 1986. Godine, ali su zbog teškoća finansiranja više puta prekidani. Procenjuje se da je dostignut stepen izgrađenosti do januara mjeseca ove godine oko 65%.

11.2. Osnovne karakteristike izgrađenosti Marine Bar

Osnovne karakteristike izgrađenosti Marine po pojedinim segmentima:

11.2.1. Građevinsko zemljište:

- Dijelom urađeni projekti za uređenje prostora;
- Uređen proctor oko 2/3 od ukupne površine 52. 806 m²;
- Prostor je opskrbљen primarnom i sekundarnom infrastrukturom (oko 2/3). Urađena je podzemna infrastruktura u većem dijelu Marine;
- Uređen parking proctor sa kompjuterskom kontrolom ulaza i izlaza za oko 300 vozila.

11.2.2. Vezovi:

- Marina ima 8 betonskih gatova na čeličnim šipovima po 150 m dužine i sa ugrađenim bitvama, koje su zbog dotrajalosti u dosta lošem stanju;
- Operativna obala 1. 305 m za vezivanje većih plovila;
- Ukupna duživa operativnih obala u cijeloj marini (na gatovima uz lukobrane, uz obalu i na gatovima na šipovima) je 3600 metara;
- Trenutni kapacitet vezova: 250 opremljenih i "sigurnih", plus 200 upotrebljivih, kao i 50 vezova za jahte dužine preko 24 m. u komercijalnom dijelu (ukupno 500 komercijalnih vezova), te 300 vezova u komunalnom dijelu Marine;
- Uredena površina za 200 "suvih" vezova i servisna zona za 10 plovila na gatovima uz lukobrane;

11.2.3. Objekti:

- Recepција, površine 70 m², sagrađena 1991. godine i kancelarijski prostor;
- Objekat TS – toplana 87 m² (u funkciji Putničkog terminal);
- Servisni hangar površine 421 m² montažnog tipa;
- Hladnjača za ribu površine 453 m² montažnog tipa;
- Benzinska stanica površine 44 m² sa tankvanom 95 m² i 2 tanka od 30 t plus 1 od 50 t.

11.2.4. Usluge:

- Pruža usluge snadbijevanja vodom i električnom strujom na vezovima jer ima 80 servisnih ormarića sa priključcima za vodu i 240 priključaka za električnu energiju (200 priključaka 220V 50Hz i 40 priključaka 380V, 50 Hz);
- Pruža usluge snadbijevanja rezervnim djelovima i opremom – ima prodavnice nautičke opreme;
- Preuzima sve vrste otpadnih voda sa plovila po pozivu;
- Pruža usluge auto – dizalicama nosivosti 50 i 70 tona;
- Vrši sve vrste servisa plovila;
- Pruža usluge čarteringa i obuke skipera;
- Pruža usluge ronjenja i pregledavanja oplate dna plovnih objekata;
- Obezbeđuje video nadzor nad većinom komercijalnih vezova 24 časa dnevno;
- Pruža usluge parkiranja za 300 vozila;
- Pruža usluge keteringa po pozivu;
- Pruža bankarske i PTT usluge i Wi-Fi usluge;
- Vrši preglede, domaćeg i stranog osiguranja, kao i registracije plovila pod domaćom i stranom zastavom;
- Pruža usluge pomorske pilotaze (peljaranja) po pozivu jer nije obavezna;
- Pruža usluge veza, čuvanja ili zimovnika za plovne objekte po ugovorima, kao osnovnu djelatnost.

11.3. Poslovanje AD "Marina" Bar:

Poslovnu godinu AD Marina Bar je započela sa opterećenjem po obavezi plaćanja duga prema Jugopetrolu Kotor u iznosu od cca. 40. 000 €, nastalog kao rezultat usmjeravanja prihoda od njihove prodate robe za izmirenje obaveza prema izvođačima radova za izgradnju infrastrukturnih objekata Marine u prethodnom periodu.

Planirani poslovni prihod se ostvaruje u procentu od cca. 95% tako da je u protekloj godini i u prvom kvartalu ove godine ostvaren pozitivan finansijski rezultat, uz izmirenje svih obaveza prema skoro svim dobavljačima, osim sitnijih tekućih troškova. Isto je postignuto povećanjem komercijalnih prihoda i smanjenjem troškova sa stalnim umanjenjem plata radnika za 20% u prošloj godini.

Plate radnika su isplaćene akontativno za 5 mjeseci ove godine, a ostala je realizacija otpisa poreza i doprinosa Marine koje je usaglašeno na nivou Ministarstva finansija, Ministarstva

saobraćaja i pomorstva, Prekooceanske, odnosno Barske plovidbe i Marine Bar prilikom rješavanja statusnog pitanja Marine u odnosu na vlasništvo i Morkim dobrom.

Usaglašeni stav je potrebno verifikovati na skupštini akcionara te sprovesti umanjenje kapitala Društva. Time se otvara mogućnost realizacije odluke Vlade o ponovnoj privatizaciji Marine, nakon dodjele koncesionog prava Marini i objave tendera.

Time će se takođe otvoriti mogućnost valorizacije ukupnih investicionih ulaganja u proteklom period, jer veoma ozbiljni strateški partneri čekaju na mogućnost ulaganja u Marinu.

Navedenim ulaganjima uslovi boravka i ponude Marine ostali su a zadovoljavajućem nivou za postojeću potražnju i potrebe korisnika.

Prisutno je povećanje stranih korisnika i priliva sredstava u aprilu, maju, junu, julu, avgustu, septembru i oktobru mjesecu svake godine, uz najavu većeg broja stranih jahti za zimovnik u Marini (sklopljen 81 pojedinačni ugovor).

Konstatan je prliv sredstava od tzv. komunalnih vezova, odnosno vezova za plovne objekte lokalnog, domicilnog stanovništva, s obzirom da je stanovništvu grada dozvoljeno plaćanje u više rata (sklopljeno je 294 pojedinačnih ugovora).

Prihodi od parking su blago umanjeni zbog neriješenog nepropisnog parkiranja ispred ulaza u Marinu tokom turističke sezone.

Prihodi od servisa se ne ostvaruju po planu zbog nedostatka stručnog kadra.

Prihodi od benzinske pumpe su ostvareni po planu uz iznajmljivanje objekta, čime je postignut pozitivan efekat uz umanjenje broja radnika.

Prihodi od zakupa prostora i gatova su uglavnom prema planiranim, pri čemu se naplata ostvaruje ciklički otežano.

Prihodi od ribarskih plovnih objekata i hladnjače za ribu su ispod planiranih zbog nedostatka profesionalnih ribara i adekvatne opreme posebno za ulov plave ribe.

12. OSTVARENI OBIM PROMETA U 2013. GODINI

KOMERCIJALNI VEZOVI

Godina	%	Broj plovila-Jahte preko 24 m
2011		49
2012	+ 2 %	50
2013		50

KOMERCIJALNI VEZOVI

Godina	%	Broj plovila - do 24 m
2011		440
2012	+ 2 %	450
2013		450

KOMUNALNI (GRADSKI) VEZOVI

Godina	%	Broj plovila
2011		288
2012	+ 6,9 %	301
2013		301

RIBARICE (KOČE)

Godina	%	Broj plovila
2011		12
2012	+ 33,33 %	16
2013		16

13. ORGANIZACIJA AD "MARINA" BAR

13.1. VLASNIČKA STRUKTURA

1. Naziv emitenta: "MARINA" AD - BAR
2. Ukupno akcija: 1 519 379
3. Nominalna vrijednost po akciji: 5.7926 €
4. Vrijednost akcijskog kapitala: 8 801 154,79 €.
5. AD "Marina" Bar registrovana je kao samostalan pravni subjekt kod Privrednog Suda u Podgorici dana 11.06.2001.godine, a faktički počela da funkcioniše 16.07.2001.godine.
6. Poslije neuspjele privatizacije, AD Marina Bar je ponovo u državnom vlasništvu, a namjera je Države da nađe strateškog partnera radi privatizacije, ulaganja, proširenja i dovršetka iste.

Struktura kapitala na dan 31.03.2014.godine

Vlasnik	Broj akcija	Procenat
Država Crna Gora	295 838	19,4710
Fond za razvoj Crne Gore	258 283	16,9992
Fond PIO Crne Gore	203 704	13,4071
Zavod za zapošljavanje Crne Gore	67 902	4,4691
Ostala pravna lica	26 338	1,7335
Fizička lica	667 314	43,9202
Ukupno	1 519 379	100,0000

Vlada je u oktobru 2013. godine raskinula ugovor o prodaji akcija i o koncesiji sa kompanijom Multikapitals i Latvijas Krajbankom iz Rige koje su 2009. godina kupile 54 % akcija države i državnih fondova. Ugovor je raskinut jer nije poštovan investicioni program od 11,5 miliona eura.

Novo rukovodstvo je počelo sveobuhvatnu revitalizaciju preduzeća na novim osnovama. Zadatak nove uprave je da na kratak rok poboljša operativne aktivnosti među kojima je i bolja iskorištenost gatova.

Postojala je situacija gdje su svi raspoloživi kapaciteti, odnosno gatovi marine bili rentirani, ali to nije bilo popraćeno dodatnim uslugama, tako da je firma zavisila samo od prihoda zakupoprimeoca, što je jako nepovoljna pozicija, a ništa nije činjeno godinama da se osmisli i proširi postojeći portfolio usluga koje pružaju sve marine u okruženju.

Novo rukovodstvo će uspostaviti saradnju sa lokalnom samoupravom, a i sa lokalnom i republičkom, odnosno državnom turističkom organizacijom.

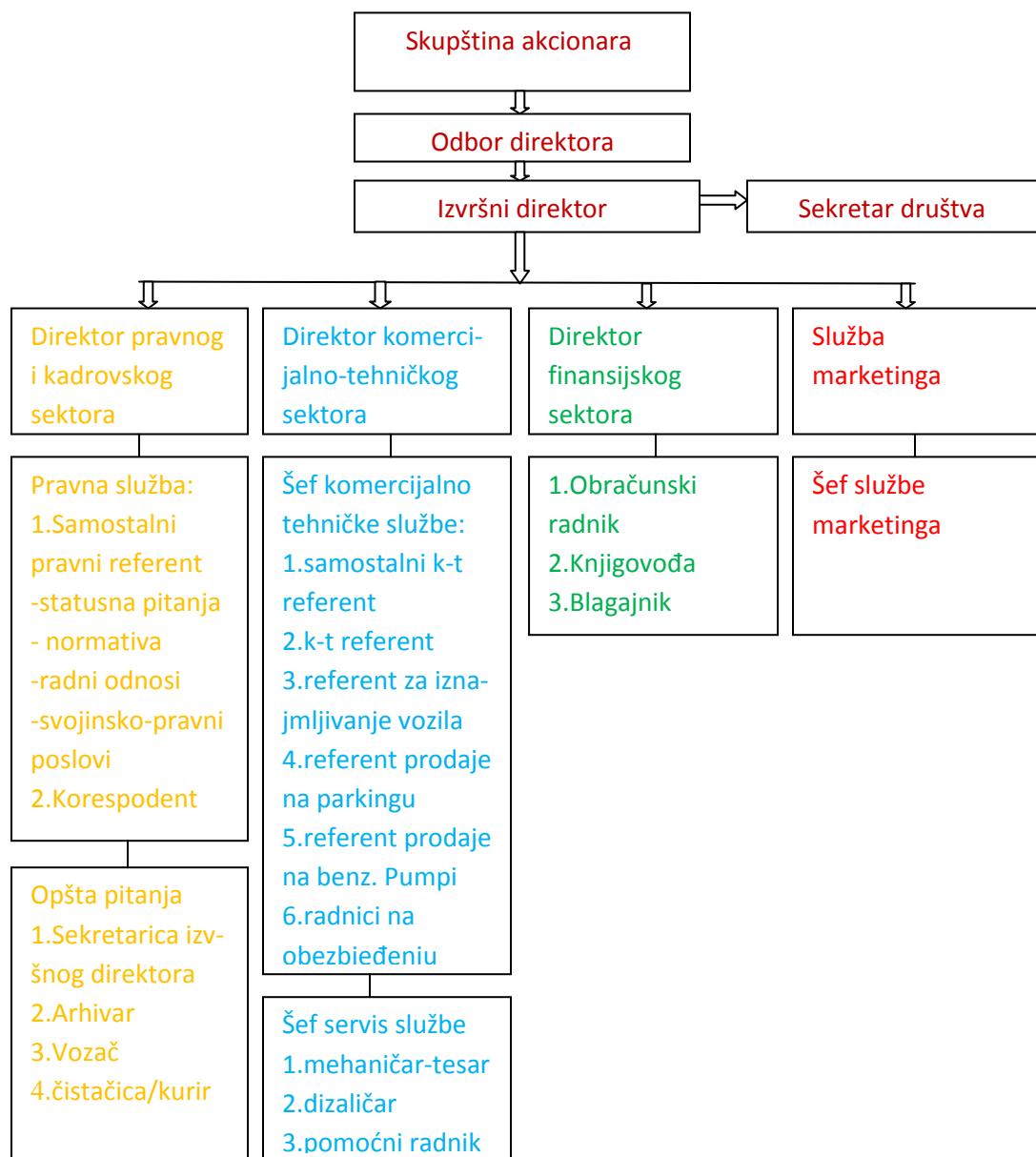
Nema logike da najatraktivniji dio marine zjapi prazan, da još nijesu riješeni problemi sa komunalnim vezovima ili da samo nekoliko stotina metara od te marine posluje mnogo manja marina i nepovoljnijeg položaja, ali ostvaruje zavidne rezultate i sa manjim brojem zaposlenih pruža vrhunsku uslugu, servis i privlači i mega jahte.

13.2. ORGANIZACIONA STRUKTURA

Poslovne funkcije preduzeća su organizovane u formi pojedinih organizacionih entiteta koji imaju organizacioni status : SEKTORA, SLUŽBI I REFERATA.

U preduzeću je implementiran jedinstveni oblik funkcionalnog modela organizacione strukture. Bazične poslovne funkcije su pri tome svrstane u tri osnovna sektora i jednu službu:

- Pravni i kadrovski sektor;
- Komercijalno tehnički sektor;
- Finansijski sektor;
- Služba marketinga.



13.3. ZAPOSLENOST

Karakteristike ovog aspekta funkcionisanja Marine su sledeće:

- Ukupan broj zaposlenih je 21 od kojih su 17 u stalnom radnom odnosu, a 4 na određeno vrijeme. Viška radnika nema. Evidentiran je stalan nedostatak stručne radne snage u servisnoj službi.
- Kvalifikaciona struktura zaposlenih je soledeća: VSS-6, VS-5, SSS-6, KV-3, NK-1.
- Prosječna starosna dob zaposlenih je oko 43 godine.
- Prosječan radni staž zaposlenih je oko 24 godine.
- Polna struktura je sledeća: 7 žena i 14 muškaraca.
- Prosječna zarada je na republičkom projektu.

Marina Bar, nakon velikih odricanja radnika i rukovodstva preduzeća, odnosno privrednog društva u proteklom periodu, koji su bila neophodna da se u postojećim uslovima poslovanja obezbijede potrebni uslovi i ponuda ulazi u fazu pozitivnog poslovanja što pokazuju i rezultati.¹

¹ Privredna komora Crne Gore – Informacija o privrednim kretanjima u pomorskoj privredi za 2013.godinu

14. SWOT ANALIZA

Polazeći od postojećeg stanja resursne osnove Marine, uvida u vođenje marketinških i drugih poslovnih aktivnosti, perspektiva ukupnog ekonomskog i posebno turističkog razvoja Crne Gore i dr., moguće je kroz okvirnu SWOT analizu, izvesti ocjenu o determinantama razvoja Marine Bar.

Ovdje je riječ o utvrđivanju prednosti (jakih tačaka), slabosti (slabih tačaka), te uočavanju potencijalnih šansi i prijetnji preduzeću koje dolaze iz interne sredine i/ili makro okruženja.

a) Prednosti – "jake tačke" su:

- Povoljna lokacija sa makro i mikro geografskog i geoprometnog gledišta;
- Kvalitetne poslovne veze sa preduzećem "Barska plovidba" AD Bar u čijem je vlasništvu putnički terminal (sa mnogim sadržajima na koje je naslonjena Marina), sa posledicom emitovanja značajnih sienergetskih efekata;
- U Marini egzistiraju ³ jaht-kluba sa školom jedrenja i 2 ronilačka kluba sa školom ronjenja;
- Razuđen poslovni portfolio i permanentno unapređenje uslužnih kapaciteta, uslužnog programa Marine kroz investiciona ulaganja;
- Kvalitetno upravljanje instrumentima marketinga (obezbodenje cjenovne konkurentnosti, kontinuiranog širenja kanala prodaje,inicirane promotivne aktivnosti kao što je web site www.marinabar.org, odgovarajući prospekti i dr.);
- Zavidno iskustvo u osnovnoj djelatnosti preduzeća;
- Kvalitetna kadrovska osnova;
- Iskusan menadžment tim.

b) Nedostaci – "slabe tačke" su:

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

c) Prijetnje (interne i eksterne) su:

- Globalna ekonomska kriza;
- Sporost u dinamiziranju privrednog, posebno turističkog razvoja u Crnoj Gori zbog te ekonomske krize;
- Relativno mlado i nedovoljno razvijeno nautičko tržište u Crnoj Gori;

- Nestimulativni kreditni uslovi finansijskih institucija;
- Nepostojanje dugoročne strategije razvoja ovog segmenta nautičkog turizma na nivou Republike i posebno Opštine Bar.

d) Šanse su:

- Blagovremeno pronalaženje snažno motivisanih strateških partnera, tj. brzo okončanje procesa privatizacije, sa posledicom na realizaciju novih ulaganja i kompletan završetak izgradnje Marine, a u sledećoj fazi Nautičko-turističkog centra;
- Dinamiziranje ukupnog razvoja Republike;
- Dinamiziranje turističkog razvoja u širem okruženju, posebno nautičko turističkog prometa;
- Širenje postojećeg spektra usluga;
- Striktno poštovanje ugovornih obaveza od strane zakupaca i utvrđivanje jasnih pravila zakupa u skladu sa razvojnom strategijom Marine;
- Konkurentnost cijena usluga u odnosu na marine u okruženju.

Analizom datih nalaza može se zaključiti da snaga i prednosti uzete zajedno sa potencijalnim šansama u odnosu na okruženje nadmašuju slabosti i potencijalne opasnosti, a posebno zbog povećane potražnje za vezovima za plovne objekte u odnosu na njihovu ponudu u ovom momentu.

14.1. USMJERENOST ILI KURS PREDUZEĆA

Jasno i razgovijetno postavljena vizija i misija, te na toj osnovi saopšteni globalni i razvojni ciljevi preduzeća služe kao:

- Osnova za dizajniranje strategije i na njoj zasnovane poslovna politika i ciljevi preduzeća;
- Bitna odrednica izgradnje vlastite korporativne kulture preduzeća primjerene vlasničkoj strukturi i zahtjevima tržišta.

14.2. VIZIJA

U najširem smislu, vizija koja uokviruje sve aktivnosti jeste da uz očuvanje dugogodišnje tradicije AD "Marina" Bar bude stabilna i uspješna, rastuća kompanija posvećena pružanju usluga zavidnog kvaliteta i najviših standarda sigurnosti. To znači: **"Biti kompanija koja će zadovoljiti cliente i akcionare, i istovremeno biti atraktivno mjesto za rad i iskoristiti šansu za mogući rast i razvoj u odnosu na region"**.

14.3. MISIJA

Misija AD "Marina" Bar proističe iz njene vizije, tradicije, vezanosti za tržišno područje u kojem funkcioniše, vlasničku strukturu i osnovnu djelatnost.

S tim u vezi, misija Preduzeća je da obezbijedi kvalitetne usluge u nautičkom turizmu za svoje cliente po prihvatljivim cijenama na način da ojača svoju poziciju na tržištu.

Tržišna misija Kompanije podrazumijeva kontinuirano poboljšanje performansi u korist vlasnika, zaposlenih i klienata.

Korisnici usluga Marine su primarna briga Kompanije, koja nastoji da stvori rezultate u skladu sa očekivanjima klienata, zaposlenih, akcionara, menadžmenta, sindikata, dobavljača i društvene zajednice.

Aкционari očekuju da kompanija štiti i povećava njihov kapital, kao i da sačuva povjerenje u stil i imidž preduzeća.

Zaposleni vjeruju u Kompaniju, ali i ona mora da vjeruje u svakog zaposlenog, da ga podstiče, jača njegovu kreativnost i nagrađuje prave vrijednosti. Potpisani kolektivni ugovor dodatno osigurava status radnika.

Društvena je odgovornost Kompanije da doprinese bogastvu društvene zajednice, da poštuje zakone i podzakonske propise, poboljša kvalitet života i izjegava štete.

14.4. STRATEŠKI CILJEVI

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

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

14.5. GLOBALNI CILJEVI

Kompanija namjerava da se širi unutar postojećeg tržišta usluga, štiteći i jačajući svoju poziciju.

U skladu sa takvim stavovima Uprave, globalni cilj AD "Marina" Bar se može definisati kao nastojanje da se značajno unaprijedi kvalitet usluga u oblasti nautičkog turizma uz adekvatan rast profita.

Ukoliko se u opštim naznakama iskažu ciljevi po svojim prioritetima, onda bi oni bili sledeći:

1. **Zadovoljstvo klienata i kvalitet i sigurnost usluga.** Usluge uplovljena, vezivanja, stajanja na vezu, održavanja, popravaka, snabdijevanja, isplovljena itd. obavljati kvalitetno, sigurno i po povoljnim cijenama;
2. **Profit.** Obezbeđenje zadovoljavajućeg iznosa profita na godišnjem nivou koji bi bio dovoljan za izdvajanje dividende vlasnicima i nabavku sredstava za dugoročno planiranje i razvoj,
3. **Standard zaposlenih.** Zarade zaposlenih, sigurni uslovi za rad i socijalna sigurnost moraju biti prvenstvena briga uprave Preduzeća;
4. **Produktivnost.** Podići na zavidan nivo produktivnost rada u odnosu na konkurenciju, ali koji neće voditi pretjeranom iznurivanju zaposlenih i raubovanju sredstava;
5. **Sigurnost i ekološka bezbjednost.** Poštovati sigurnosne i ekološke standarde kako ne bi dolazilo do povreda, gubitka imovine i kako bi se izbjegla bilo kakva opasnost za okolinu.
6. **Društvena odgovornost**-putem poštovanja propisa doprineti napretku zajednice.

15. MARKETING UOPŠTENO

Marketing (engl. Marketing) tradicionalno predstavlja zbir aktivnosti koje su upotrebljene u cilju usmjeravanja tokova proizvoda i usluga od proizvođača prema potrošaču (korisniku, kupcu, klijentu).

Marketing se može predstaviti kroz proces od četiri koraka, koji počinje analizom i definisanjem "univerzuma" potencijalnih korisnika ili kupaca. Posle prve faze marketinškog procesa slijedi proces skretanja pažnje korisnika koji su spremni na kupovinu, iz "univerzuma" ciljane populacije. U trećoj fazi sistemski se utiče na potencijalne korisnike da se zainteresuju i prihvate postojeće koncepte ili ponude, koje su kreirane na osnovu marketinških aktivnosti organizacije. Konačno uspjeh prethodne tri faze trebalo bi da dovede do prelaska "potencijalnih" u "prave" kupce, putem aktivnosti koje se sprovode da bi potencijalni korisnici obavili željenu akciju – poziv, kupovina, pretplata, članstvo, prodaja, skidanje dokumenta (engl. download).

Predstavljeni proces od četiri koraka (PIŽA – pažnja, interesovanje, želja, akcija; engl.: AIDA – Attention, Interest, Desire, Action), koji se obično odnosi na početak marketinškog procesa za neki proizvod, uslugu ili organizaciju. Većina aktualnih marketinških procesa u organizacijama odnosi se na zadatak zadržavanja stalnih klijenata kroz aktivnosti kreiranja odnosa s klijentima, poboljšanje korisničkog servisa, bolje predstavljanje prednosti proizvoda i usluga itd.

15.1. MARKETING KAO NAUČNA OBLAST

Marketing je disciplina koja se bavi pitanjima tržišta, potreba na tržištu i načina zadovoljenja tih potreba. Ova oblast se stalno razvija i širi sa razvojem tržišta i ima za cilj da postavi teorijsku osnovu za strategije poslovanja na tržištu. U teoriji marketinga uspjeh na tržištu najčešće se dovodi u vezu sa razumijevanjem i zadovoljavanjem tržišnih potreba (potreba potrošača), ali sve češće se javljaju i novi, napredniji koncepti. Teorija marketinga bavi se i pitanjima organizacije marketing funkcije u preduzeću i sve širim spektrom srodnih pitanja. Važan aspekt marketinga je demografija jer od starosti, pola i nekih drugih struktura stanovništva zavisi način djelovanja na ciljanu populaciju.

15.2. MARKETING KAO POSLOVNA ORJENTACIJA

Marketing je koncept poslovanja orijentisan prema kupcima. U ovom konceptu projektovanje proizvoda i usluga počinje od potreba potrošača, a kao cilj djelovanja postavlja se zadovoljstvo potrošača. U preduzećima gdje je u potpunosti primijenjen marketing koncept o potrošačima ne brine samo odeljenje za marketing već svi zaposleni, radeći sa sviješću da rade zbog potrošača. Posvećenost potrošačima u ovim preduzećima posebno se odnosi na zaposlene koji su u direktnom kontaktu sa njima. Marketing koncept dobija sve više pristalica zbog dobrih rezultata koje postiže, a javljaju se i u brojne nadogradnje i poboljšanja osnovne ideje.

Marketing koncept ima četiri osnovna elementa (poznata kao 4P):

1. Proizvod (engl. Product) – treba projektovati da zadovolji potrebe vpotrošača i bude konkurentan;

2. Cijena (engl. Price) – odnosi se na cijenu proizvoda ili usluga koja mora da bude prihvatljiva;
3. Mjesto ili distribucija (engl. Place ili Placement) – odnosi se na plasman proizvoda ili usluga do potrošača i
4. Promocija (engl. Promotion) – pored reklama uključuje i druge vidove promocije: promotivne rasprodaje, nagradne igre, ličnu prodaju itd..

Kombinacija ovih elemenata naziva se marketinški miks. Cilj je da se postigne takva kombinacija elemenata "4P" da se stekne konkurenčna prednost (pozitivna karakteristika koja odvaja proizvod ili uslugu od konkurenčkih) i time zadovolje potrošača, a tako ostvari veća prodaja i veći profit.

Kombinacijom ovih elemenata dobijaju se alati za razumijevanje kupaca, te za:

- menadžment i vođenje istraživanja i analize tržišta,
- razvoj proizvoda i ponuda,
- kreiranje, organizaciju i vođenje marketinških kampanji,
- brending ili brendiranje proizvoda ili usluga,
- vođenje odnosa sa klijentima,
- planiranje, menadžment i organizacija ljudi,
- prodajne vještine i znanja,
- finansije i finansijsko planiranje,
- planiranje i vođenje projekata,
- lične vještine pregovaranja i liderstva i
- menadžerske poslovne vještine.

16. MEĐUZAVISNOST MARINA I NAUTIČKOG TURIZMA

Pojam marina talijanskog je porijekla, a označava "malu luku" za prihvat rekreacijskih plovila. Marina, kao moderan lučki objekat za prihvat sportskih i rekreacijskih plovila, prvi put se u stručnoj literaturi spominje (opisuje) 1928. godine. Prema američkom "Nacionalnom udruženju proizvođača motora i čamacu" (National Association of Engine and Boat Manufacturers Incorporated of America) "marina je mjesto gdje jedriličari mogu plovilo prikladno vezati, odnosno usidriti, porinuti u more, popravljati, snabdjeti gorivom i drugim brodskim potrebštinama, imati topli tuš, objedovati na obali i biti na dohvatu trgovinskoj, komunikacionoj i prometnoj infrastrukturni". Dakle, marina preuzima i objedinjuje sve nautičko-turističke usluge i sadržaje od gradnje, porinuća i popravaka plovila, do opskrbe nautičara rezervnim djelovima, gorivom i hranom. U savremenoj marini broj sadržaja i usluga koje se nude nautičko-turističkom tržištu, proširen je do te mjere da predstavlja krajnji domet nautičko-turističke prirode.

Prema tome, iako se na prvi pogled može učiniti da je nautički turizam izrazito mobilnog karaktera, vezan uz jedan oblik sportske rekreacije na plovilu, treba naglasiti i sve veću važnost njegove stacionarne komponente kao jednog od najvažnijih činioča u razvoju i unapređenju tog oblika turizma. Stacionarnu komponentu čine primarni receptivni (prijemni) kapaciteti i dopunski ili sekundarni kapaciteti².

U primarne prijemne kapacitete ubrajaju se luke nautičkog turizma ili marine, zimovnici (suvi vezovi ili suve marine), brodogradilišta, parkirališta, trgovački objekti za snabdijevanje, turističko-ugostiteljski objekti, proizvodni i proizvodno uslužni kapaciteti. Pri tome valja imati na umu da kapacitet vezova u marini mora biti komplementaran kapacitetu smještaja neposredno vezanih uz marinu. Broj vezova u marini uslovljavaju prostorne mogućnosti u moru.

Dopunske kapacitete čine tereni i objekti za sport i rekreaciju te ostali prateći objekti. Od izuzetne važnosti su i prometni, odnosno saobraćajni kapaciteti izgrađeni na kopnu (cestovni ili drumski, željeznički, zračni ili vazdušni te uzletišta)³.

Problem formiranja marine, kao početka nastajanja nautičkog centra, često nije toliko u izgradnji potrebnih sadržaja na kopnu i moru, koliko u izgradnji potrebne infrastrukture i cestovnih komunikacija koje marinu dovode u vezu s potražnjom i ostalom ponudom u bližoj ili daljoj okolini marine. Koliko god određena marina može autonomno djelovati, ona nužno svoje aktivnosti dijelom usmjerava i prema drugim lokalitetima u sklopu određene turističke destinacije⁴.

Svi navedeni kapaciteti sastavni su dio ponude nautičkog turizma pa stoga usluge, koje se pružaju u nautičkom turizmu, sežu od usluga koje se pružaju na plovnim objektima do usluga u lukama nautičkog turizma (iznajmljivanje vezova za plovila, iznajmljivanje plovila, usluge snabdijevanja nautičara najrazličitijom robom i opremom, uzsluge kojima se sadržajno upotpunjuje boravak turista-nautičara poput sportsko-rekreacijskih usluga, škole jedrenja, ronjenja itd.).

² Bartoluci, M., Čavlek, N.: Turizam i sport, Fakultet za fizičku kulturu Sveučilišta u Zagrebu, 1998., str. 159.

³ Bartoluci, M., Čavlek, N.: op. cit. str. 160.

⁴ Ivošević, D.: Nautički turizam, Novigrad, 1995. str. 15.

Pokazatelji ukazuju da u svijetu danas postoji tendencija proširenja osnovne ponude luka nautičkog turizma i to, između ostalog, upravo većim brojem vezova u moru i na kopnu. Primjetno je i znatno povećanje broja nautičkih turista i to pretežno stranih nautičara iz Rusije, Njemačke, Austrije itd.. Zanimljiv je zaključak da nijesu primjetne veće sezonske oscilacije u korišćenju vezova u moru, što između ostalog može biti i posledica da nautičari često svoje plovilo ostavljaju u stacionaru u određenoj marini tokom cijele godine, što upućuje na nužnost postojanja adekvatnih sadržaja u marinama za održavanje i servisiranje plovila.

Uz kvantitativna, potrebno je analizirati i kvalitativna obilježja nautičkog turizma, a njegove najveće prednosti su upravo povoljne prirodne odlike, visok stepen razuđenosti obala, povezanost i komplementarnost ostrvskog i obalnog pojasa sa zaleđem, zatim, svakako, postojanje turističke supra i infrastrukture te kapaciteti iz tercijalnih i drugih djelatnosti, kao i povoljnost lokacija za gradnju raznih tipova turističkih luka i drugih nautičko-turističkih kapaciteta. Međutim, uz sve navedene prednosti koje nautički turizam ima, javljaju se i neki nedostaci koje je potrebno anulirati da bi uspješno konkurisali na svjetskom nautičkom tržištu.

Neki negativni činoci, odnosno nedostaci nautičkog turizma i ograničavajući faktori njegovog razvoja su:⁵ sezonski karakter aktivnosti u nautičkom turizmu, okupacija mora i obale i razne presije, te usurpacija obala, zagađivanje mora naftom i njenim derivatima, bakteriološka kontaminacija, tj. bakteriološko zagađivanje mora otpadnim vodama i materijama, devastacija bioloških bogastava mora raznim otpatcima i nečistoćama, uništavanje ribljeg i vodenog bogastva (posebno školjki), nesprovođenje odgovarajuće ekološke politike, zatim devastacija i degradacija krajolika i ambijenta radi izgradnje i korištenja objekata u turizmu uopšte, kao i u nautičkom turizmu, okupacija plaža i drugih djelova morskog dobra i opasnost koja se tom prilikom javlja od, iz godine u godinu, sve većeg broja plovnih jedinica.

Kvalitativna obilježja reflektuju se i na stavove nautičkih turista. Prema istraživanju Tomas-nautika 2001⁶ nautičari su relativno nezadovoljni ponudom marina. Izrazito su nezadovoljni "vrijednošću za novac" te različitim uslugama u marinama (uslugama servisiranja plovila, kao i ugostiteljskim uslugama). Turističkom ponudom turističkih mesta nešto su zadovoljniji.

U budućem razvoju potrebno je naglasiti prednosti i analizirati nedostatke u cilju postizanja i ostvarenja većeg značenja razvoja nautičkog turizma. Upravo iz tog razloga, u daljem turističkom razvoju, neophodno je odgovoriti na sledeća strateška pitanja:

- . kako poboljšati poslovne rezultate i kvalitet proizvoda,
- . kako povećati konkurentnost na tržištu nautičkog turizma,
- . kako nadvladati slabosti poslovanja i iskoristiti prilike i prednosti razvoja,
- . kako efikasno prezentirati vlastite potencijale.

⁵ Jadrešić, V., Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978., str. 63.

⁶ Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj – Tomas-nautika 2001, Institut za turizam, Zagreb, 2002. To istraživanje sprovedeno je prvi put, te se naziva pilot istraživanje. Istraživanje prikazuje profil gostiju-nautičara koji posjećuju Hrvatsku. Uz socio-demografska obilježja, dobili su se podaci o nautičkoj floti kao i stavovi nautičara o ponudi marina te o njihovoј potrošnji. Tim istraživanjem dobijen je čitav niz kvalitativnih i kvantitativnih podataka o nautičkom turizmu neophodnih za planiranje i uobličavanje razvojne strategije nautičkog turizma. Navedeni su neki najznačajniji zaključci tog istraživanja: nautičari su pretežno starija i obrazovanija turistička populacija, i borave prosječno duže od turista u smještajnim objektima. To istraživanje bi trebalo postati kontinuirano, što bi omogućilo stvaranje baze podataka, a koja bi dala odgovore na zahtjeve nautičko-turističke potražnje i strategiju razvoja.

S obzirom na stanje, nužno je preoblikovati dosadašnju ponudu nautičkog turizma s pravim znanjem, osećajem i inovativnošću. Nužno je valorizovati sve prirodne prednosti nautičkog turizma u cilju pružanja kvalitetnog proizvoda da bi se zadovoljila sve zahtjevnija potražnja.

Prepostavke na kojima bi se trebalo temeljiti daljnji razvoj nautičkog turizma uopšte su:

- Potrebno je ostvariti realne investicione programe ulaganja u nautički turizam i to putem ulaganja u izgradnju velikih modernih marina za prihvat sve zahtjevnijih nautičkih gostiju, kao i oživljavanjem, revitalizacijom već postojećih luka i lučica,
- Što prije treba otkloniti nedostatak informativnih i propagandnih publikacija i nautičkih vodiča. Veliki problem kojeg treba što prije riješiti čini statistička evidencija u nautičkom turizmu koje nema. Nije sprovedeno kontinuirano istraživanje različitih obilježaja putovanja i boravka kao i potreba nautičkih turista te se ne mogu pratiti trendovi na temelju samo jednog istraživanja,
- Nautičkom turizmu treba dati sve one beneficije koje su karakteristične i za druge nautičke zemlje u svijetu. Takođe je važno otvoriti morske granice i liberalizovati granične i druge vformalnosti za strane nautičare po uzoru na kopnene granice,
- Obogaćivanje i proširenje nautičko-turističke ponude neophodno je sprovoditi kroz povećanje izvanpansionske potrošnje, organizaciju škola, klubova, sportskih društava, regata, raznih takmičenja, sportskih priredbi, ribarsko-nautičkih programa i sl.,
- Nautički turizam nameće svakojaku potrebu korektnog i ekološki svjesnog ponašanja čovjeka prema prirodi što predstavlja i osnovni preduslov da se nautički turizam i održi. U protivnom, ako se naruši prirodna ravnoteža ekosistema, nestala bi "budućnost" nautičkog turizma. Očuvanje okoline postiže se podizanjem i širenjem ekološke svijesti svih članova društva a svakako i uvođenjem projekta Evropska plava zastava za plaže i marine⁷.

U cilju definisanja strategije razvoja nautičkog turizma, nužno je krenuti od istraživanja tržišta, te skupljati informacije kako bi se što bolje organizovao nastup na tržištu. Neophodno je stvoriti bazu podataka o potrebama nautičkih turista. Potrebno je definisati ciljni tržišni segment, koji se želi privući u marine. Paralelno je nužno pozicioniranje u odnosu na konkurentne nautičke destinacije i definisati osnovne konkurentske prednosti s kojima će se privući nautički turisti. Treba pratiti nove trendove na nautičko-turističkom tržištu te ih oblikovati u vlastitu prepoznatljivu ponudu svojstvenu Mediteranu.

Potrebno je nadopuniti i kvalitativno oblikovati cjelokupnu ponudu u marinama. Nužno je nuditi sadržaje primjerene bogatijoj klijenteli počevši od restorana s domaćom gastronomskom ponudom preko različitih ugostiteljskih i zabavnih sadržaja, hotela sa velikim brojem zvjezdica, trgovačkom mrežom, uslugama popravaka i remonta jahti ... Treba organizovati različite primorske, ribarske svečanosti, valorizovati vlastitu kulturu i tradiciju: klapska pjevanja, nošnje, koncerte, priredbe i svetkovine... Različitom animacijom je nužno primorati nautičare na aktivan

⁷ Evropska plava zastava za plaže i marine je pokret zaštite morske okoline i priobalja koji se već dvadesetak godina uspešno sprovodi u Evropi. Nosioc projekta je evropski fond za obrazovanje u vezi sa okolinom (Fundation of Environmental Education in Europe – FEEE). U projekat je danas uključeno više od dvadeset država kojima je turizam jedan od strateških ciljeva. Plava zastava simbolizuje očuvanu i ugodnu okolinu namijenjenu odmoru, zabavi i rekreatiji, dobro razrađen sistem upravljanja obalnim područjem i održivi razvoj u turizmu.

boravak u marini. Potrebno je uspostaviti lični kontakt između zaposlenih i gostiju koji bi pridonio još većem zadovoljstvu gostiju. Ponuda marina mora biti nadopunjena ponudom obližnjih destinacija kako bi turisti još potpunije zadovoljili sve svoje potrebe. Ujedno je potrebno organizovati i službu snabdijevanja nautičara na jahtama prilikom plovidbe pomoću brodova-trgovina s kvalitetnom i cjenovno konkurentnom robom.

U procesu privlačenja turista presudan je kvalitet turističkog proizvoda a ne cijena. Ipak, u oštrot konkurenciji, koja vlada na tržištu nautičkog turizma, mora se ostvariti optimalni "value for money". To se odnosi na sve usluge, počevši od cijena veza preko cijena ugostiteljskih usluga i cjelokupne potrošnje nautičara u marini i turističkoj destinaciji. Pogrešan sistem cijena može rezultirati da nautičari trajno odu iz tih marina i odluče se za ponudu konkurencije.

Potrebno je optimizirati distribucije. Prioritet je definisati optimalnu strategiju kojom će se popuniti svi vezovi u marini uz ostvarenje maksimalne cijene. Privlačenjem bogatije klijentele doći će i do povećanja turističke potrošnje i u marinama, što će direktno uticati i na prosperitet određene turističke destinacije.

Promocija ima presudnu ulogu u procesu upoznavanja potencijalnih turista sa svim prednostima određene destinacije nautičkog turizma. Nautički turizam ne može se posmatrati izolovano od cjelokupnog turizma, te niti turizam izolovan od ostale privrede, pa je zbog toga opterećen sa svim njihovim slabostima. Treba nastojati napustiti model siromašne turističke zemlje masovnog turizma te napraviti iskorak u svijesti potencijalnih turista kao atraktivna mediteranska nautička destinacija, prilagođena potrebama savremenog turizma. Nužno je definisati karakteristični imidž kojim će se distancirati od loše konkurenциje te potencirati vlastite prednosti. Potrebno je različitim propagandnim aktivnostima skrenuti pažnju potražnje i uvjeriti ih u kvalitet turističke ponude. S tim ciljem nužno je osmisiliti kvalitetni nastup na specijalizovanim nautičkim sajmovima kao i na turističkim sajmovima uopšte. Najvažniji promoteri su dosadašnji gosti koji s pozitivnim vlastitim iskustvom moraju animirati nove goste za dolazak. Ime države mora asocijirati na konkurentnu nautičku destinaciju s kvalitetnim proizvodom i nedirnutom prirodom.

Sve te aktivnosti moraju pridonijeti perspektivi nautičkog turizma kao i njegovom multiplikativnom uticaju na sveukupni turizam i cjelokupnu privrednu određene destinacije, odnosno, za male države, države u cjelini.

17. ZAKLJUČAK

S obzirom na veliki zaostatak u odnosu na druge zemlje Mediterana, razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori trebalo bi maksimalno intenzivirati. Radi efikasnijeg investiranja i što bržeg formiranja kvalitetne ponude aktivnosti treba usmjeriti u dva osnovna pravca: uredjenje neophodnim sadržajima i opremanje postojećih nautičkih punktova; te izgradnja novih i savremeno opremljenih marina, koje strukturon i kvalitetom ponude mogu biti konkurentne sličnim u turističkom prostoru Mediterana.

Planirana revitalizacija, rekonstrukcija i izgradnja objekata nautičke infrastrukture treba se sprovoditi u skladu sa namjenom i karakterom morskog dobra uz odgovarajuće tehničke, tehnološke i pravne mjere ekološke zaštite, te obaveznom izradom procjene uticaja i kapaciteta svake lokacije predviđene za izgradnju marina.

Prioritet treba dati sadržinskom opremanju postojećih nautičkih punktova koji se nalaze u sastavu izgrađenih i operativno osposobljenih dijelova obale, kao što su Bar, Kotor, Tivat i Budva. Čini se najhitnjim dokompletiranje marine Bar, jer je tu već obavljen veliki dio radova.

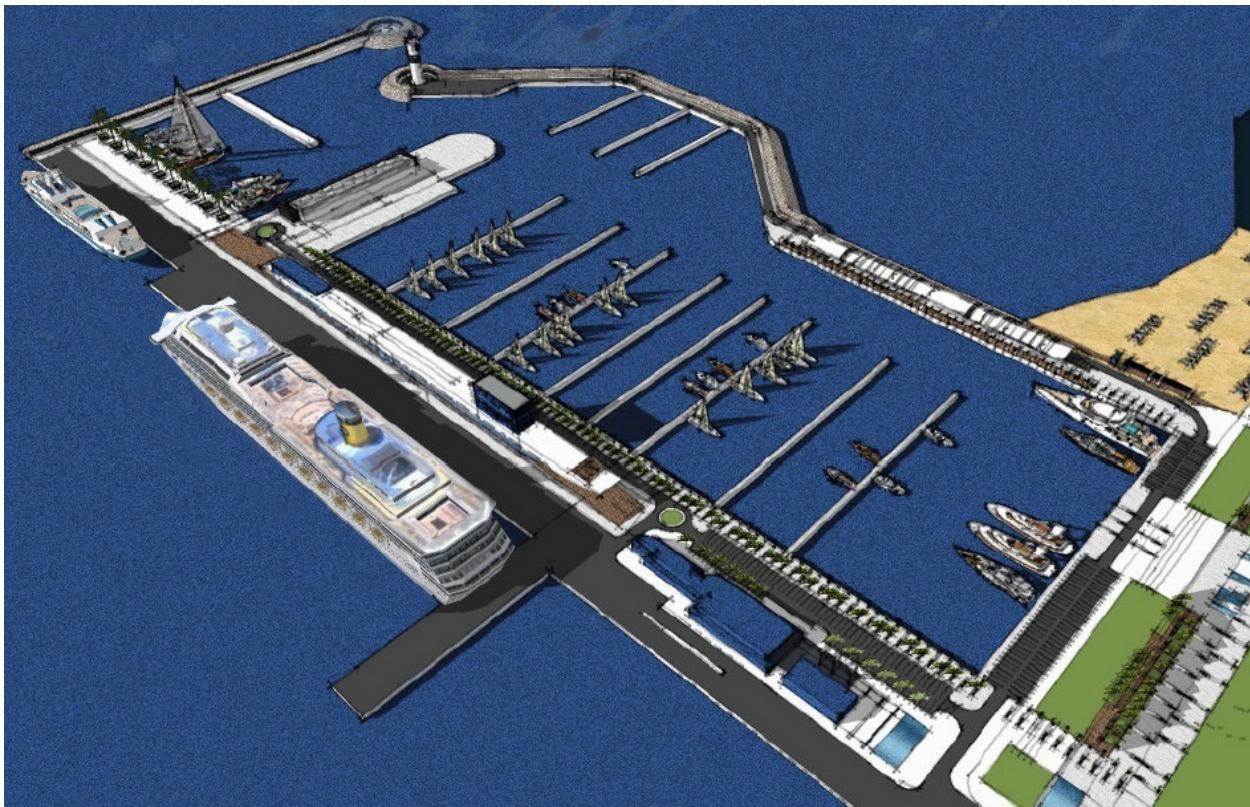
Planirani dinamičan razvoj turizma nesumnjivo će zahtijevati i razvoj obalne plovidbe, što znači da je idući u susret ovim potrebama neophodno predvidjeti adekvatan prostor na kopnu i na vodi. Potrebno je posebno posvetiti pažnju na stvaranju prostornih mogućnosti za odvijanje putničkog saobraćaja sa prilagodavanjem i popravkom postojećih i izgradnjom novih pristaništa.

AD "Marina" Bar danas predstavlja gotovo potpuno infrastrukturno zaokružen nautički prostor, na nevelikoj udaljenosti od tri regionalne nautičke "top-destinacije" – Hrvatske, Italije i Grčke. Sa takvim referencama, Marina u Baru je već prepoznata kao "akva-prostor" predviđen za centralni servisni nautički centar visoke klase.

Definisanje imovinsko pravnog statusa područja na kome se Marina Bar nalazi, čini se najvažnijim pitanjem koje treba riješiti u skoroj budućnosti. Završni investicioni ciklus neće ići u pravcu prodaje, već dugogodišnje koncesije, koja bi trebalo da obuhvati investicije u sanaciju glavnog i sekundarnog lukobrana Marine oštećenih u nevremenu u januaru 2004.godine, potpuni završetak i privođenje namjeni svakog segmenta marine u skladu sa ažuriranom projektno-tehničkom dokumentacijom koju treba uraditi i upotrebnom dozvolom koju treba dobiti za taj hidrograđevinski objekat, bilo da ostane na sadašnjoj površini ili u skladu sa Državnom studijom lokacije na znatno većem prostoru.

Samo na taj način ona može postati konkurentna marinama u okruženju, posebno u odnosu na veće plovne objekte tipa mega jahti i svjetski poznata osiguravajuća društva, koja Marinu Bar trenutno isključuju iz područja na kojima su njihove jahte pokrivene od uobičajenih pomorskih rizicika.

18. PRILOG (3D - prikaz mogućeg budućeg izgleda marine i putničkog terminala)



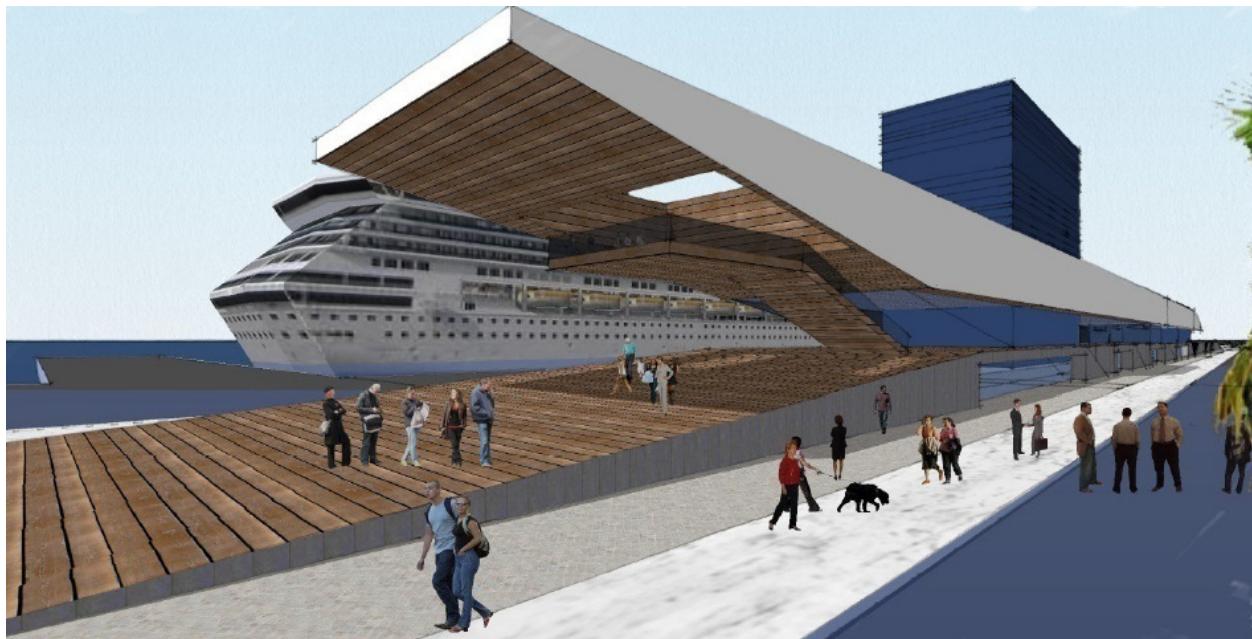
Slika 6. Marina Bar i putnički terminal



Slika 7. Marina Bar



Slika 8. Marina Bar i putnički terminal



Slika 9. Putnički terminal Bar

LITERATURA

1. Nautički turizam i luke nautičkog turizma – Srećko Favro, Mirjana Kovačić,
2. Bartoluci, M., Čavlek, N.: Turizam I sport, Fakultet za fizičku kulturu Sveučilišta u Zagrebu, 1998.,
3. Ivošrvić, D.: Nautički turizam Hrvatske, Novigrad, 1995.,
4. Jadrešić, V., Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978.,
5. Stavovi I potrošnja nautičara u Hrvatskoj – Tomas-nautika 2001, Institut za turizam, Zagreb, 2002.,
6. www.fzp.moodle.ac.me,
7. www.mrt.gov.me – Državna studija lokacije br. 56, Prostorni plan područja posebne namjene,
8. www.mrt.gov.me – Prostorni plan područja posebne namjene,
9. www.minsaob.gov.me -
10. www.fms-tivat.me– Izgradnja luke nautičkog turizma – predavanje,
11. www.montenegroutines.net - Putnički telminal