

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE**

**TIVAT**



Veselinka Arsić

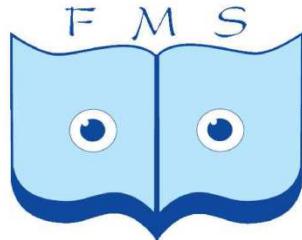
**Luka Kotor kao destinacija nautičkog turizma**

Specijalistički rad

Tivat, jun, 2016. god.

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT



Veselinka Arsić

**Luka Kotor kao destinacija nautičkog turizma**

Specijalistički rad

Predmet: Sigurnost i bezbjednost jahti i marina

Mentor: Prof. dr Vesna Vučković

Ime i prezime: Veselinka Arsić

Smjer: Nauticki turizam i upravljanje marinama

Broj indeksa: S39/15

Tivat, jun, 2016. god.

## SAŽETAK

Nautički turizam u Crnoj Gori poslednjih godina je u snažnom usponu. Luka Kotor kao naša najposjećenija luka u segmentu kruzinga (engl. cruising) bilježi stalan rast fizičkog obima prometa kako sa stanovišta broja brodova na turističkim krstarenjima Mediteranom, koji je posjećuju, tako i sa stanovišta broja putnika. Poznato je da je Crna Gora receptivna zemlja u nautičkom turizmu. Ona je pozicionirala nautički turizam po uzoru na susjedne pomorske države Hrvatsku i Italiju, kao djelatnost od strategijskog interesa. Crna Gora posjeduje jaku resursnu osnovu kada je u pitanju nautički turizam. Ovdje posebno mislimo na kadrovski potencijali, vrste i cijene osnovnih lučkih usluga, na promociju i distribuciju usluga u marinama. Međutim, postoje i značajna kadrovska ograničenja proistekla iz sezonskog karaktera dolazaka i čuvanja jahti.

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

## ABSTRACT

Marine tourism in Montenegro in recent years has soared . Port of Kotor as our most visited cruise port in the segment ( Eng . Cruising ) has witnessed a steady growth in the physical volume of traffic both in terms of the number of the tourist boat cruises in the Mediterranean , which is visited , and in terms of the number of passengers . It is known that Montenegro is a receptive country in nautical tourism. It is positioned nautical tourism on the model of neighboring maritime states Croatia and Italy, as an activity of strategic interest . Montenegro has a strong resource base when it comes to nautical tourism. Here in particular we think of human resources , types and prices of basic port services, the promotion and distribution services in the marinas . However, there are significant staffing constraints arising from the seasonal character of the arrival and storage of yachts.

**Key words:** tourism, nautical tourism, ports, Port of Kotor, development.

**SADRŽAJ:**

SAŽETAK.....	2
UVOD .....	4
1.	
STRATEŠKI RAZVOJ TURIZMA U CRNOJ GORI.....	5
1.1 Kotor kao segment u razvoju strateškog turizma Crne Gore.....	7
1.2. Prioriteti strateškog razvoja Kotora.....	9
2. NAUTIČKI TURIZAM.....	9
2.1. Pojam nautike.....	9
2.2. Pojam nautičkog turizma.....	9
2.3. Podjela nautičkog turizma.....	12
2.4. Značaj nautičkog turizma.....	13
2.5. Ključni pojmovi nautičkog turizma.....	14
3. BOKOKOTORSKI ZALIV SA OSVRTOM NA KOTORSKI ZALIV.....	16
3.1. Položaj i osnovne karakteristike.....	16
3.2. Stari grad Kotor.....	17
3.3. ISTORIJA KOTORA.....	20
3.4. KULTURA I KULTURNE MANIFESTACIJE.....	21
3.5. Klima.....	22
3.6. Pomorstvo	24
3.7. Kvalitet vode	25
3.8. PLAŽE KOTORA.....	26
4. LUKA KOTOR.....	27
4.1. Položaj.....	27
4.2. Zone sa pripadajućom infrastrukturom.....	31
4.3. Klimatske karakteristike.....	32
4.4. Kvalitet vazduha.....	33
4.5. Luka Kotor kao dio Med Cruise grupe.....	34
5. STATISTIKA ZA LUKU KOTOR.....	35
5.1. Broj opsluživanja kruzera.....	35
5.2. Broj dolazaka jahti .....	39
6. KRUZING .....	41
6.1. Vrste kruzing putovanja po trajanju.....	43
6.2. Luke kao destinacije.....	43
6.3. Marine i luke u Crnoj Gori .....	45
6.4. Mediteran kao kruzing destinacija.....	47
7. SWOT ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA U LUCI KOTOR.....	50
ZAKLJUČAK .....	55
LITERATURA .....	58

[Toc444204126](#)

## UVOD

Turizam je nastao kao proizvod ljudskih potreba i interesovanja, koji su tokom svog razvoja mijenjali ili proširivali interesovanje učesnika. Uticaj je na proširenje ponude kako bi se zadovoljile određene potrebe i interesovanja. Samim tim je i došlo do izdvajanja određenih vidova turizma koji su zahtijevali posebnu turističku ponudu. Bokokotorski zaliv, kao jedinstveni fjord na Mediteranu, proglašen je jednim od 25 najljepših zaliva svijeta. Ovaj najveći jadranski zaliv nalazi se na najimpresivnijem dijelu crnogorskog primorja i lociran je na jugoistoku između planina Orjen i Lovćen. Na rogu Bokokotorskog zaliva, uz same zidine Starog grada, nalazi se Luka Kotor.

Nautički turizam je privukao ogromnu pažnju u cijelom svijetu, te se sa sigurnošću smatra jednim od novih i neprocjenjivo važnih segmenata u velikoj turističkoj porodici. Ovaj je oblik turizma neophodan i za Crnu Goru, zbog brojnih koristi koje njegov razvoj donosi. Crnogorska obala je veoma pogodna za razvoj nautičkog turizma, te postaje privlačna destinacija za domaće i strane investitore, tako da se u narednim godinama očekuje ekspanzivni razvoj. Takođe, kruzing turizam u Crnoj Gori dobija sve više na značaju. Posljednjih godina bilježi se povećanje broja kružnih putovanja stranih brodova u Crnoj Gori tako da je u 2012. u odnosu na 2011. broj putovanja veći za 9,1%, a broj putnika za 30,4%. Pozitivan trend je nastavljen i 2013. godine kada je registrovano 17,5% više putovanja i 29% više putnika u odnosu na 2012. godinu. U Luku Kotor, koja je veoma popularna od strane kruzera, prvih osam mjeseci 2014. god. uplovilo je 235 kruzera (jedan manje nego prošle godine) na kojima je bilo 208.752 putnika ili za 6% više nego u istom periodu prošle godine.

Turistička ponuda Luke Kotor sadrži mnoge prirodne i atraktivne faktore, nautičko-turističke sadržaje i usluge. Upravo će u ovom radu biti iznesene prednosti Luke Koror, njen značaj za državu, kao i obrada podataka koji se odnose na njen razvoj.

## 1. STRATEŠKI RAZVOJ TURIZMA U CRNOJ GORI

Posmatrajući na srednji i dugi rok, sektor turizma će sigurno imati ulogu pokretača brojnih ekonomskih aktivnosti i razvoja manje razvijenih područja. Pošto se učinak u turizmu mjeri turističkom potrošnjom, posebno potrošnjom stranih turista, akcenat je stavljen na diverzifikaciju ponude i produženje sezone, visokokvalitetni turizam tokom cijele godine, što u krajnjem ima za cilj povećanje prihoda odnosno ukupne dodate vrijednosti u turizmu.

Strateški cilj razvoja turizma u Crnoj Gori do 2020. godine glasi: Primjenom principa i ciljeva održivog razvoja Crna Gora će stvoriti jaku poziciju globalne visokokvalitetne turističke destinacije, gdje će turizam za stanovništvo Crne Gore obezbijediti dovoljno radnih mjesta i rast životnog standarda, a država će ostvarivati prihode na stabilan i pouzdan način.

Crna Gora je već poznata kao lijepa i atraktivna turistička destinacija, međutim potencijal nije u potpunosti iskorišćen i željeni međunarodni imidž još nije dovoljno ostvaren. Crna Gora bi trebalo da bude među vrhunskim turističkim destinacijama na globalnom nivou. Njen pejzaž i prirodne vrijednosti, kulturno-istorijsko nasljeđe, kao i gostoprimstvo ljudi, izuzetne su prednosti Crne Gore. Svi naporci ka poboljšanju turizma Crne Gore moraju biti usmjereni prema ostvarenju ovog ambicioznog cilja.

Turizam čini glavni stub ekonomске osnove zemlje. Samo uspješnim razvojem turizma mogu da se obezbijede zaposlenje i prihod za znatan dio populacije. Iako se izgradnja velikih objekata, tj. međunarodnih turističko-kongresnih kompleksa, marina, kongresnih centara i sličnih sadržaja često smatra simbolima uspješnog razvoja turizma, turizam je zapravo zasnovan na brojnim poslovnim aktivnostima koji su mikro, male i srednje veličine. Te velike investicije mogu se smatrati neophodnim, kao simboli koji usmjeravaju pažnju turista na Crnu Goru. Ali uspostavljanje turizma kao privrednog sektora širom zemlje i obezbjeđivanje dugoročnog, održivog razvoja turizma apsolutno zahtijeva popunjavanje okvira, odnosno tih velikih kapaciteta mnogobrojnim dodatnim privatnim inicijativama.

Te inicijative nijesu vezane samo za turističke aktivnosti (kao što su obezbjeđivanje smještaja, restorani, barovi, itd.) već pokrivaju sve usluge i proizvodnju koji su direktno ili indirektno povezani sa turizmom. Turizam ne doprinosi samo dobrobiti pojedinaca već njegovim razvojem profitira i sama država.

Promjene u privrednoj strukturi Crne Gore i prelaz sa industrijske na postindustrijsku privredu orijentisanu na uslugu, traže korišćenje dodatnih izvora prihoda da bi država ispunila sve svoje zadatke i odgovornosti obezbjeđenjem visokokvalitetnog standarda. Razvoj turizma stoga je isto važan korak za uspostavljanje stabilne i pouzdane osnove za prihode. Zaposlenje i prihod za crnogorsko stanovništvo i povećanje državnih prihoda nijesu dva paralelna procesa, već su čvrsto međusobno povezani. Širok opseg napora neophodan je za postizanje strateškog cilja razvoja turizma i za postizanje zahtijevanih koristi i pozitivnih uticaja. Svi napor u djelokrugu razvoja turizma moraju u obzir uzeti eksterne faktore, tj. one koji su van direktnih uticaja Crne Gore. U pozitivnom smislu, povoljni uslovi dati su činjenicom da postoji međunarodna tražnja za turističkom ponudom koju nudi Crna Gora ili ponudom koja može da se podstakne, poveća i dalje će se povećati.

To se naročito odnosi na turizam zasnovan na prirodi, aktivni odmor, kongresni turizam i visokokvalitetni turizam. S druge strane, mora se ispoštovati to što će rezultati klimatskih promjena uticati na razvoj turizma u čitavoj oblasti Mediterana, pa tako i u Crnoj Gori. Trenutno se ne može tačno predvidjeti koliko će daleko doseći promjene.

Još jedan faktor kojem će biti posvećena pažnja tokom sljedećih godina jeste povećanje putnih troškova, te stoga i moguće promjene u ponašanju turista u vezi sa putovanjima. Čak i danas može da se uoči povećanje cijena za hranu iz uvoza a za što održiviji razvoj turizma zavisnost od uvoza hrane mora da se smanji koliko je to moguće, tako što će se podržavati veća produktivnost i kvalitet domaće poljoprivrede.

Strateški cilj razvoja turizma će se postići preko grupe operativnih ciljeva. Identifikovani operativni ciljevi odgovaraju zahtjevu da proizvod „turizam“ u svim svojim aspektima mora da se poboljša, ali takođe i zadatku da se, dugoročno gledano, stvari jaka i pouzdana osnova za jačanje razvoja turizma i poslova povezanih sa turizmom.

## 1.1 KOTOR KAO SEGMENT U RAZVOJU STRATEŠKOG TURIZMA CRNE GORE

Na području kotorske opštine ima ukupno 24 hotela, različite veličine i kategorija (sa 1.158 ležajeva), 3 hostela (sa 308 kreveta) i 4 auto kampa. U privatnom smještaju je registrovano 3.558 kreveta, a procijenjeni ukupni broj kreveta je oko 6.000.

Na osnovu turističke kategorizacije, 5 zvjezdica ima samo jedan hotel - "Forza Mare" u Dobroti. Nešto je veći broj hotelskih smještajnih kapaciteta sa 4 zvjezdice: hoteli "Astorija", "Villa Duomo", "Hipocampus", "Vardar" i "Cattaro" u Starom gradu, "Palazzo Radimiri" u Dobroti, "Splendido" na Prčanju, "Amfora" u Orahovcu i "Per Astra" u Perastu. Radi se o manjim hotelima koji posjeduju relativno mali broj soba. Veći hoteli su generalno u lošem stanju: "Teuta" u Risnu (306 ležaja) po kategorizaciji ima 2 zvjezdice i jedan je od malobrojnih hotela u zalivu koji ima sopstvenu plažu sa sitnim šljunkom. Slična situacija je i sa bivšim hotelom "Fjord" (nekada 2\* - 286 ležajeva) koji je takođe bio na samoj obali, sa sopstvenom plažom, ali je sada u ruševnom stanju. Hotel nije u funkciji, a na njegovom mjestu bi trebalo da se izgradi novi.

Opština Kotor ima i tri hostela sa ukupno 103 ležaja. Hostel "Old town" u Starom gradu je u kategoriji 4 zvjezdice i ima 47 kreveta, hostel "Montenegro" ima 1 zvjezdicu i 21 krevet, a hostel "Spasić-Mašera" je bez kategorizacije i raspolaze sa 240 kreveta.

Na teritoriji opštine postoje četiri auto-kampa, i to dva u Stolivu i po jedan Kostanjici i u Morinju .

Prema iskustvu iz posljednjih nekoliko godina, Kotor i Kotorski zaliv posebno su interesantni izletničkim gostima, pa je zabilježen je porast posjeta velikih kruzing brodova, kao i izletnika sa područja Dubrovačko-Neretvanske županije.

Ogroman broj izletnika koji posjete grad i povećan broj velikih kruzera, sa sve dužim zadržavanjem u luci, potvrđuju opravdanost uvjerenja da Kotor, zbog svoje izuzetne prirodne i kulturne ljepote, ima posebno mjesto u turizmu i karakteristike stvarno održivog i ambijentalno prilagođenog turizma.

Kao privredna grana, ugostiteljstvo u kotorskoj opštini zastupljeno je u vidu raznovrsnih oblika i sadržaja. Kategorije ugostiteljskih objekata (specijalizovani restorani, kafane, kafe-

barovi, konobe, plažnih barovi itd) i njihov broj – 218 čine važnim i značajnim ovaj segment turističke ponude. Ambijentalna cjelina kojoj pripada kotorska opština idealna je za razvoj sadržaja koji se mogu svrstati u sledeće podkategorije:

- miran, skup i ekskluzivan,
- mali hoteli i pansioni,
- restorani, konobe, kafići,
- zelene površine,
- biciklističke i pješačke staze,
- tereni za golf,
- fitness objekti,
- kazino,
- marina,
- vožnje brodićem, izleti,
- muzeji, muzika, folklor,
- zasjedanja, kongresi i slično;

## **1.2. Prioriteti strateškog razvoja Kotora**

Opštini Kotor potrebno je razvijati kao savremenu, razvijenu lokalnu zajednicu multietničkog i multikonfesionalnog sklada i dinamičnog privrednog rasta koji se ostvaruje u skladu sa principima održivog razvoja. Kotor treba da bude regionalni centar čija se važnost oslanja na dugu kulturnu, administrativnu i privrednu tradiciju, kao grad očuvane prirodne i kulturne baštine, kontinuiteta života, prepoznatljivu turističku destinaciju, ekološki zdravu sredinu sa riješenim infrastrukturnim problemima– kvalitetnim vodo i elektrosnabdijevanjem unaprijeđenim upravljanjem otpadom i otpadnim vodama, regulisanim saobraćajem, kao urbanistički sačuvan grad, sa zaledem u kojem su razvijene prateće industrijske grane i poljoprivreda; grad kulture, socijalnog napretka, sa lokalnom samoupravom i javnim službama kao efikasnim, otvorenim i racionalnim servisima u službi građana; grad koji je obrazovni, zdravstveni i centar regionalne saradnje na primorju.

Kada govorimo o strateškim prioritetima razvoja Opštine Kotor i njene transformacije u regionalni centar mormo uzeti u obzir sve nedostatke i manjkavosti koje su evidentne i nastojati da ih u što kraćem periodu otklonimo, uz istovremeni osvrt i unapređenje svih pozitivnih trendova. Strateški prioriteti razvoja su:

- Unapređenje lokalne samouprave
- Razvoj ekonomskih aktivnosti
- Unapređenje urbanističkog planiranja i uređenja prostora
- Razvoj infrastrukture
- Zaštita i valorizacija kulturne i prirodne baštine i životne sredine
- Poboljšanje kvaliteta života kroz razvoj kulture, sporta, obrazovanja, zdravstva i socijalne zaštite

## 2. NAUTIČKI TURIZAM

### 2.1 Pojam nautike

Da bismo shvatili šta je to nautički turizam moramo shvatiti šta je nautika. Naziv nautika potiče od grčke riječi „naus“ što znači brod ili lađa, a može se prevesti i kao vještina plovidbe.

Za upravljanje brodom potrebno je posjedovati određena znanja i vještine pa stoga nautiku možemo definisati kao spoj svih teorijskih i praktičnih znanja koja se potrebna da bi posada broda sigurno stigla na krajnje odredište najkraćim putem. Dakle, u savremenom značenju, nautika predstavlja skup teorijskih i praktičnih znanja potrebnih da se plovilo bezbjedno sproveđe od polazišne luke do mjesta dolaska. U širem smislu, nautika predstavlja pomorstvo, što predstavlja zapravo sve djelatnosti koje posredno ili neposredno imaju veze sa moremi njegovim korišćenjem.

### 2.2. Pojam nautičkog turizma

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

Marine tourism, kako ga neki autori definišu, sa druge strane obuhvata i aktivnosti turista na plaži koje obično nisu obavezno i direktno povezane sa plovidbom.<sup>1</sup>

Nautički turizam je vid turizma koji se odvija na vodi ili uz vodu. Ime je nastalo od grčke riječi nauš (lat. navis) koja znači brod. U širem smislu njeno značenje se veže uz pomorstvo, plovidbu, brodarenje i sl.<sup>2</sup>

U našoj literaturi raznolikost definicija nautičkog turizma može se ilustrovati činjenicom da neki autori u nautički turizam ubrajaju i vožnju putničkim i teretnim vozilima, drugi pod tim pojmom podrazumijevaju luksuzna krstarenja kruzerima, vožnju malim čamcima i jedrilicama, sve oblike turizma koji su vezani za vodu kao što su sportovi na vodi, ronjenje, i slično.<sup>3</sup> Danas je nautički turizam dostigao masovne razmjere u svim krajevima svijeta, naročito u Evropi i Sjedinjenim Američkim Državama<sup>4</sup>.

Turističke usluge u nautičkom turizmu su: iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelimično ili potpuno, zasticenu obalu za smještaj plovnih objekata i turista-nautičara koji borave na njima; iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju; prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suvom vezu; usluge snabdijevanja nautičara (vodom, namirnicama, gorivom, rezervnim djelovima, opremom i slično); uređenje i pripremanje plovnih objekata; davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i drugo); škole jedrenja, obuka za skutere i voditelje čamaca, obezbjeđivanje službe spasavanja i pružanja hitne medicinske pomoći, druge usluge za potrebe nautičkog turizma<sup>5</sup>. Dakle, riječ je o vidu turizma koji obuhvata plovidbu i boravak turista-nautičara na ličnim ili iznajmljenim plovilima za razonodu, sport i rekreaciju u lukama nautičkog turizma i svim ostalim lukama, lučicama, prirodnim uvalama i zakloništima i s time posredno i neposredno posredne povezane aktivnosti i djelatnosti. Šta se pod pojmom nautički turizam najčešće podrazumijeva sadržano je u sledećim definicijama: Nautički turizam je selektivni oblik

---

<sup>1</sup> Kovačić, M., *Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma*, Pomorski zbornik, br. /2003., str. 145-146.

<sup>2</sup> Dulčić, A., *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Ekonom, Split, 2002 str. 36.

<sup>3</sup> Luković, T., *Nautički turizam definiranje i razvrstavanje*, Ekonomski pregled, 2007, str. 692.

<sup>4</sup> Dulčić, A., *Isto*, str. 693.

<sup>5</sup> *Isto*, str. 693.

turizma koji potrebu za plovidbom u smislu zabave i odmora uobičava kroz turističku ponudu. Nautički turizam je skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na ličnim, iznajmljenim ili tuđim plovnim objektima, radi rekreativne, sporta i raznovrstanosti. Nautički turizam je plovidba i boravak turista-nautičara na plovnim objektima (jahta, brodovi i slično), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreativne.

Nautički turizam se javio krajem drugog milenijuma kao nov oblik turističkog kretanja sa izraženom pomorskom komponentom. Kao značajan oblik turističke djelatnosti nautički turizam dobija posebnu ulogu i bilježi kontinuiran rast, te se ponekad s pravom naziva nautičkom turističkom industrijom. Nautički turizam je specifičan zbog načina realizacije zbog specifičnosti tehničko-tehnoloških i organizaciono-kadrovske elemenata bez kojih on ne može postojati u svom izvornom obliku. U tom smislu, nautički turizam je specifičan oblik koji predstavlja skup pojava vezanih za kretanje, boravak i potrošnju dobara van mesta stalnog boravka, a sa ciljem zadovoljenja kulturnih i rekreativnih potreba.

Budući da je 72% planete pokriveno vodom potrebno je posmatrati ta prostranstva kao vid ljudske egzistencije. Od davnina se ljudi pozicioniraju pored mora i rijeka, što dokazuje formiranje prvih poznatih naseobina u okolini Tigra, Eufrata i Nila. Pored pomenutih rijeka formirale su se i najstarije poznate civilizacije i kulture.

Prije uspostavljanja kopnenih veza, morski i riječni putevi su predstavljali jedine spone među narodima i to su prvi počeci razvoja nautike. U modernoj civilizaciji zemlje koje su obdarene velikim brojem rijeka, jezera ili pristupom morskom ekvatoriju počinju da razvijaju razna sportska takmičenja i rekreativnu plovidbu. Upravo razvitak pomenutih načina plovidbe predstavlja začetke nautičkog turizma.

Termin nautički turizam kroz naziv naglašava kompleksnost pojma i odvaja ga od običnog kretanja i tu već naziremo temeljni sadržaj koji ovaj vid turizma pruža.

Dakle, nautički turizam pored puke plovidbe obuhvata još i stacioniranje u marini, boravak i prateće rekreativne sadržaje.

### 2.3. Podjela nautičkog turizma

Razvojem pratećih sadržaja i promjenama u tražnji, poslednjih godina dolazi do velikih promjena u strukturi nautičkog turizma, koji sa klasičnog oblika prelazi u savremeni. Ove promjene karakterišu razvoj novih oblika turizma koje možemo okarakterisati kao podvrste ili grane u užem smislu. Klasifikacija nautičkog turizma najčešće se vrši prema veličini plovila, vlasništvu plovila, motivu ili organizaciji plovidbe.

Prema površini na kojoj se odvija, nautički turizam možemo podijeliti na:

- riječni
- jezerski
- morski

Podjela nautičkog turizma može se napraviti i prema vrsti djelatnosti, odnosno natičko-turističke djelatnosti. Prema ovoj podjeli nautički turizam možemo podjeliti na:

-luke nautičkog turizma- čarter

-kruzing

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

-brodski (putnički, putničko-turistički, brodovi, putničko-teretni, trajekti, hidrokrilni brodovi, brodovi-ploveće kuće, ili ploveći hoteli i slično),

-jahting turizam (jahte raznih tipova i veličina za krstarenje i izlete),

-moto-nautički turizam (jedrilice, čamci s motorom i bez njega, gliseri različitih vrsta, plovila za sport i rekreativnu, specijalna plovila za podvodnu aktivnost, itd.)<sup>6</sup>

Sa stanovišta obima plovidbe:

-veliki nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima-okeanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, cruising, duži izleti),

---

<sup>6</sup> Cooper., C. Tourism, *Principles and Practice*, 3rd edition, Prentice Hall, London, 2006., str. 435.

-mali nautički turizam ili zabavna navigacija (jahte, jedrilice, sportski čamci, gliseri, razni plovni objekti, za zabavu i razonodu i slično).<sup>7</sup>

Postoji podjela prema stanovništvu organizacije po kojoj nautički turizam možemo podijeliti na:

- individualni
- grupni-masovni.

Prema ambijentu u kome se realizuje nautički turizam se dijeli na:

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

Nautički turizam prema motivu (cilju) možemo podijeliti na:

- kupališni (uz korišćenje raznih plovila za rekreaciju i sport na vodi, na nožni, ručni ili motorni pogon),
- podvodni (ronilački), izletnički,
- boravišni (u turističkim lukama, camping), plovidba radi sporta i razonode,
- krstarenje-jedrenje,
- nautički turizam na otvorenim morima- ostrvski, turistički prevoz,
- kombinovani.

Turista može uzeti učešće u nekom od ovih dešavanja sa svojim sopstvenikom plovilom ili može upravljanje prepustiti nekom stručno osposobljenom licu na iznajmljenom plovilu.

#### **2.4. Značaj nautičkog turizma**

Moderne države koje rade na unapređenju turističke ponude sve više pažnje poklanjaju razvitku nautičkog turizma i obogaćivanju postojeće ponude. Korist od razvoja je

---

<sup>7</sup> Luković, T. *isto*, str. 693.

mnogostruka, a direktnu korist imaju oni koji prodaju svoje usluge i proizvode nautičarima, kao na primer:

- Turističko-ugostiteljska preduzeća i uslužne radnje
- Luke i marine kao prodavci usluga
- Brodograđevinska preduzeća, uvoznici i dileri plovila, kao i ljudi koji vrše popravku, remont i servise plovila.

Sve navedeno ukazuje da je nautički turizam odlična osnova i jak stimulans za razvoj trgovinskih i ugostiteljskih objekata jer donosi očigledne benefite ljudima koji posluju u neposrednom okruženju.

Evropski potencijal za krstarenja procjenjuje se na 2–3% ukupnog stanovništva. Tu se najčešće radi o starijim i materijalno bolje stojećim ljudima u dobi iznad 40–50 godina. S ekonomskog aspekta, nautička lokacija ima korist od pristanišnih taksi, troškova koji se plaćaju na ime organizacije izleta, izdataka za manje obroke i suvenire, kao i od svih usluga koje su povezane sa krstarenjem. Od velikog je značaja i uticaj reklame koju ovakav luksuzni brod za krstarenja pravi za čitav region. Ono što predstavlja izvjesno opterećenje jeste činjenica da su najvažnije znamenitosti na ovaj način sporadično posjećene, a kad jesu, oko njih se stvara velika gužva zbog okupljanja velikog broja ljudi odjednom.

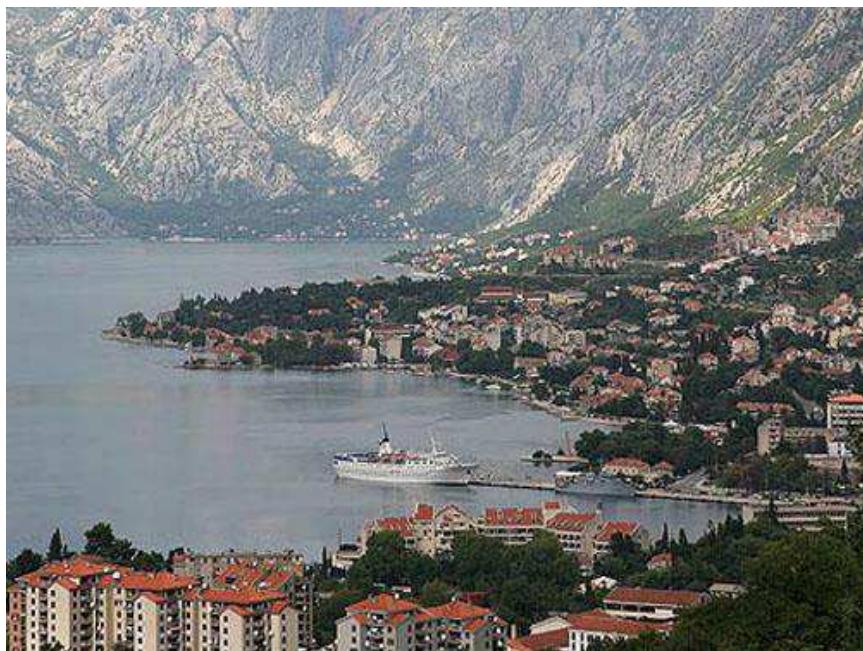
## 2.5. Ključni pojmovi nautičkog turizma

Marina je osnovni objekt nautičkog turizma, a predstavlja skup objekata, uređaja i opreme na obali mora koji su u funkciji potreba nautičara i njihovih plovila. Lučke djelatnosti koje se obavljaju u marinama su: prihvat, čuvanje i otprema plovila.

Luke nautičkog turizma predstavljaju kompleksno područje koje zahtjeva interdisciplinarno istraživanje u koje moraju biti uključeni tehnolozi saobraćaja, ekonomisti, ekolozi, biolozi, prostorni planeri i stručnjaci drugih profila.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>Kovačević, *Isto*, str. 145-146.



**Slika br. 1 Luka Kotor**

Izvor: <http://skalaradio.com/turisticke-novitade/>

U nautičkom turizmu se upotrebljavaju ključni pojmovi i definicije poput navedenih:<sup>9</sup>

**-Luka otvorena za javni saobraćaj**–morska (ili riječna) luka koju pod jednakim uslovima može koristiti pravno ili fizičko lice shodno njenoj namjeni i kapacitetu

**-Luka posebne namjene** – služi posebnim potrebama pravnih i fizičkih lica (vojne luke, industrijske, ribarske, sportske).

**-Luka nautičkog turizma** je turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i neophodne uslove za potrebe nautičkog turizma. Dijele se na sidrišta, privezišta, suve marine i marine.

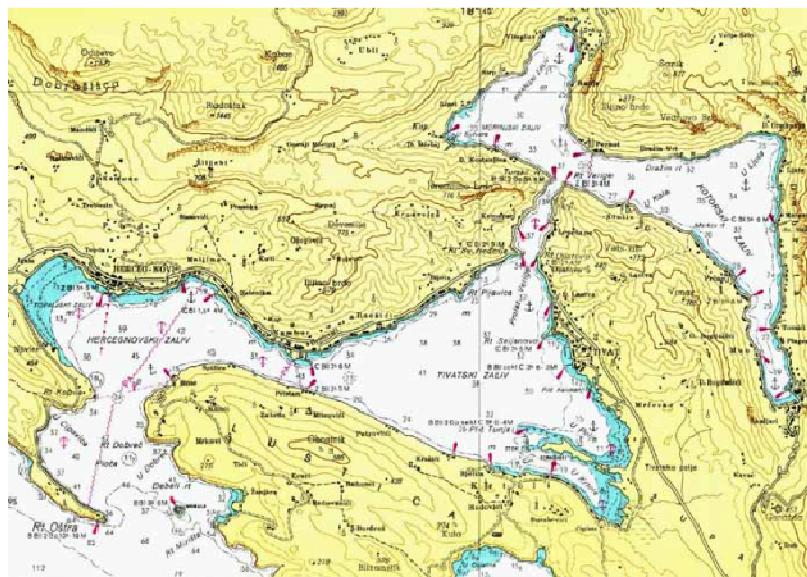
U Crnoj Gori marine i luke se nalaze u opština Bar, Budva, Tivat, Kotor i Herceg Novi. Rekonstrukcija i sanacija operativne obale u Kotoru, završena je 1983. godine, i obezbijedila je infrastrukturu za prihvatanje jahti.

### **3. BOKOKOTORSKI ZALIV SA OSVRTOM NA KOTORSKI ZALIV**

#### **3.1. Položaj i osnovne karakteristike**

Dinamično svjetsko tržište kruzing industrije obilježavaju stalne promjene u ponudi i potražnji. Potražnja za ovim specifičnim oblikom turističke ponude je rezultat nevjerojatne potražnje za krstarenjima posljednjih godina. Mediteran je danas vodeća evropska regija za krstarenja, te nakon Karipskog mora druga najposjećenija regija u svijetu. Sve veći značaj Mediterana kao regije krstarenja ogleda se kroz razvoj luka, koje se danas, po prometu putnika, nalaze među vodećim svjetskim lukama. Bokokotorski zaliv, kao jedinstveni fjord na Mediteranu, proglašen je jednim od 25 najljepših zaliva svijeta.

Ovaj najveći jadranski zaliv nalazi se na najimpresivnijem dijelu crnogorskog primorja i lociran je na jugoistoku između planina Orjen i Lovćen. Geografski položaj mu je:  $42^{\circ} 31' 00''$  N x  $18^{\circ} 30' 29''$  E i  $19^{\circ} 21' 40''$  E x  $41^{\circ} 51' 18''$  N. Uplovjavajući s otvorenog mora između njegova dva ulazna rta (izduženi, uski rt Oštra na zapadu i rt Mirište na istoku) ne može se ni naslutiti koliko je ovaj zaliv veliki i koliko se duboko i nepredvidivo vijugavo uvukao u kopno. Isprrva, zaliv izgleda kao svaka druga veća uvala. Sastoji se od četiri manja zaliva: kotorskog, risanskog, tivatskog i hercegogradskog. Ukupna površina Bokokotorskog zaliva iznosi  $87,33 \text{ km}^2$ , od čega Kotorskog  $16,3 \text{ km}^2$ . Dužina obalne linije Bokokotorskog zaliva je 105.7 km, dok obalna linija Kotorskog zaliva iznosi 25 km.



**Slika br. 2 Bokokotorski zaliv**

Izvor: [www.bestofboka.com/](http://www.bestofboka.com/)<http://www.bestofboka.com/>

Bokokotorski zaliv pruža nevjerovatno istraživanje prepuno iznenađenja istog. Dva ulazna rta iz mora se za priobalje izdižu do uobičajenih visina od dvjestotinjak metara. U prvom dijelu zaliva te se visine okolnih planina udvostručuju, da bi se pri kraju zaliva ukazali klisurasti visovi kao impresivni prirodni zid koji budi nevjerovatno strahopoštovanje.

### 3.2. Stari grad Kotor

„Kotor je živi muzej, zato njegove spomenike treba sačuvati za buduće generacije, jer izuzetno malo je mjesta na svijetu gdje se može naći toliko spomenika kulture kao u ovom gradu.“<sup>10</sup>

Područje Kotora je zbog svojih izuzetnih prirodnih i kulturnih vrijednosti upisan u listu svjetske kulturne baštine UNESCO. Upravo, ovoj prirodnoj luci na obali Jadrana, dobijanjem međunarodnog statusa, dalo je presudan doprinos da se integritet i autentičnost

<sup>10</sup>Amadou Mahtar M'Bow, generalni direktor UNESCO od 1974 do 1987.

kulturnih dobara, i pored ljudskih devastacija i prirodnih katastrofa, sačuva do današnjih dana.

Kotor je jedan od rijetkih mediteranskih gradova koji je do danas sačuvao svoj fortifikacioni sistem. Kotorski bedemi su jedan od glavnih motiva i razloga za upis ovog grada i njegovog kulturno - istorijskog područja na Listu svjetske prirodne i kulturne baštine UNESCO-a, 1979. godine. Fortifikacioni sistem tvrđave i bedema razvijao se vjekovima. Zidine su duge 4,5 km, visina na pojedinim mjestima dostiže i do 20 m, a debljina im varira od 2 do 16 metara. Na 260 m nadmorske visine nalazi se tvrđava San Giovanni, na čijoj osnovi ima tragova ilirskog doba.



**Slika br. 3 Pogled sa bedema starog grada**

Izvor: [www.bestofboka.com](http://www.bestofboka.com/)<http://www.bestofboka.com/>

Danas se u Kotor može ući kroz troja gradskih vrata od kojih su glavna Morska vrata koja su u današnjem obliku potiču iz XVI vijeka.

Trg odoružja je najveći gradski trg, gdje se nalazi Sat kula, koji je jedan od simbola grada Kotora. Zauzima centralno mjesto na Trgu od oružja, nasuprot glavnim gradskim vratima, a izgrađen je 1602.godine. Ispod Tornja od sata nalazi se Stub srama. Jedan od načina

kažnjavanja karakterističnih za Kotor je bilo postavljanje okrivljenog ispred Stuba srama, kako bi svi građani saznali za njegov prestup.

Katedrala Svetog Tripuna je romanička crkva, nastala 1166. godine na mjestu na kojem se nalazila manja crkva iz IX vijeka Sv. Tripun. Sadašnja katedrala je trobrodna, nekoliko puta je renovirana, naročito nakon zemljotresa 1667. godine, kada su bili uništeni zvonici i dio fasade. Nakon zemljotresa, novi zvonici su izgrađeni u baroknom stilu. Naročitu pažnju privlače rozete na fasadi koje su nekada bile romaničke, a danas su profilisane gotičko-renesansnim motivima. Katedrala Svetog Tripuna posjeduje bogatu zbirku umjetničkih slika.



**Slika br. 4 Katedrala Svetog Tripuna**

Izvor: TO Kotor

Česma Karampana u prošlosti je bila jedini izvor slatke vode u gradu. U sadašnjem obliku česma potiče iz epohe baroka, sa kraja XVII ili početka XVIII vijeka. Kovana ograda je djelo nekog od brojnih mastora kovača.

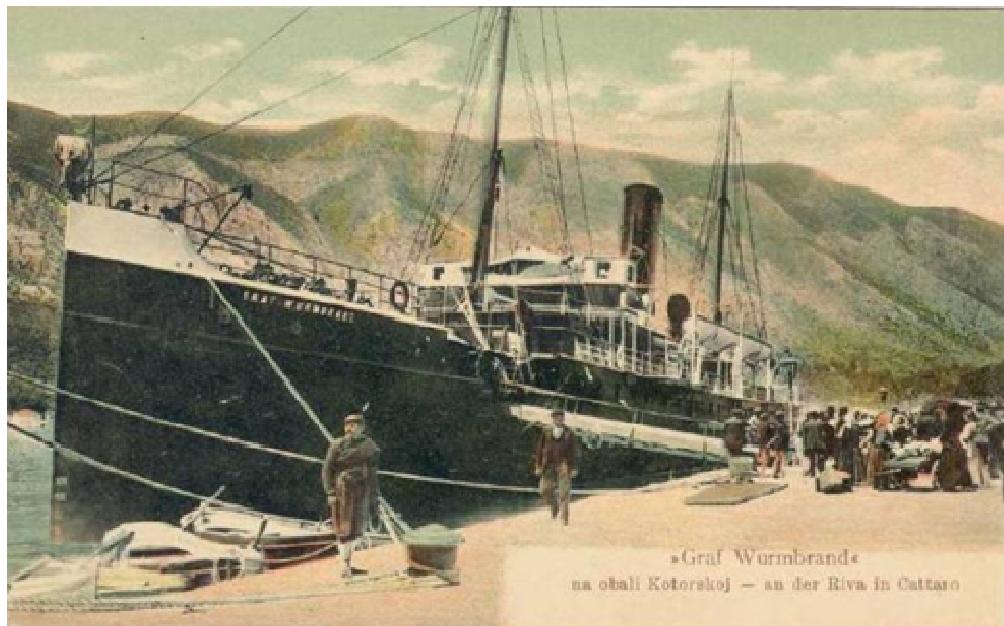
Između 1420-1797. Godine Kotor je sa okolinom pripadao Veneciji pa je venecijanski uticaj ostavio trag na gradskoj arhitekturi. Kotorski zaliv (Boka Kotorska) jedan je od najdubljih i najdužih zaliva na Jadranskom moru pa se često naziva najjužnijim fjordom Evrope. U stvari, to je potopljeni kanjon reke. Litice Orjena i Lovćena koje natkriljuju grad predstavljaju jedan od najveličanstvenijih predela na Mediteranu.

Poslednjih godina sve je veći broj turista koje privlače kako prirodna ljepota Boke Kotorske.

### 3.3. ISTORIJA KOTORA

Kotor je sasvim sigurno, najpoznatiji crnogorski grad po pitanju kulture i kulturnih znamenitosti. Na svakom koraku kroz Stari kotorski grad možete se, makar kroz maštu, vratiti u Srednji vijek, barokno doba ili razdoblje kada su svjetskim obalama gusari dijelili pravdu. U njemu su sačuvani tragovi ilirske i rimske kulture, preromanike, romanike, gotike, renesanse, baroka. Stari grad Kotor spada među mediteranske gradove s najbolje sačuvanom srednovjekovnom urbanom cjelinom od XII do XIV vijeka.

U Kotoru se nalaze i mnogobrojne palate: palata Drago, s gotskim prozorima iz XV vijeka; palata Bizanti iz XII vijeka; palata Pima, s tipičnim oblicima renesanse i baroka, XVI vijek; palata Grubonja, sa ugradjenim grbom stare kotorske apoteke, osnovane 1326. godine; kao i palata Grgurina iz XVII vijeka, danas zgrada Pomorskog muzeja.



Slika br. 5 Obala kotorske luke nekada

Izvor: [www.bokanews.me](http://www.bokanews.me)

Treba spomenuti da je grad Kotor imao statut iz 1301. godine, kojim se dokazuje da je uvijek imao status grada. U Prvom svetskom ratu Kotor je bio mjesto žestokih borbi između Crne Gore i Austro-Ugarske. Posle 1918. Kotor je postao deo Jugoslavije, a posle 1945. dio tadašnje Socijalističke Republike Crne Gore u okviru socijalističke Jugoslavije.

Godine 1979. Kotor je doživio užasan zemljotres. Ostali gradovi Crne Gore i cijele Jadranske Obale su pretrpili znatna oštećenja. Rekonstrukcija je trajala 10 godina, pa i više za određena važna zdanja: Katedrala Svetog Trifuna, Crkva Svetog Luke, Kneževa palata itd.

### **3.4. Kultura i kulturne manifestacije**

Kotor je jedan od rijetkih gradova koji je očuvao brojene tradicionalne manifestacije što svojom originalnošću, folkolorom i brojem učesnika pobuđuje interes gledalaca. Kotor ima veoma dugu istoriju karnevala i spada među poznate gradove na jugoslovenskoj obali Jadrana po ovim priredbama. Svečanosti se održavaju tokom februara, a započinju poznatim maskenbalima. Tu su i religijske svečanosti posvećene Sv. Tripunu, zaštitniku grada Kotora, čije se mošti čuvaju u katedrali, Dani kamelij, Gađanje kokota, Festival filmova o podmorju, Festival pozorišta za djecu, Internacionalna smotra mode, Fašinada, KotorArt, Međunarodni festival klapa, Bokeljska noć i mnoge druge. Održavanje ovih manifestacija jasan je znak volje da se Kotor zadrži i istakne na kulturnoj mapi Crne Gore.

### **3.5. Klima**

Zadeđe ovog dijela zaliva predstavlja region sa najvećom količinom padavina u Evropi (5000-5500mm/godišnje). Padavine su raspoređene tipično mediteranski, sa maksimumom u zimskom periodu i minimumom u ljetnjem.

Geografski položaj zaliva uslovio je da je more uglavnom mirno, ali sa izvanredno raznolikim i specifičnim životom, koji je uslovljen velikim brojem izvora, vrulja, potoka i manjih rječica koje se ulijevaju u njega. Ovi faktori dovode do intenzivne dinamike vodenih

masa, ali samo u površinskom sloju, do oko 5m dubine, što je najviše izraženo u vrijeme maksimalnih dotoka slatke vode (zima i proljeće, kada su padavine najobimnije).

Kišna sezona počinje u novembru i traje do kraja aprila. U tom periodu dominiraju južni vjetrovi, no u periodu od januara do marta zna da duva bura, sjeverni vjetar. Bura se najviše osjeća u Risanskom zalivu<sup>11</sup>.

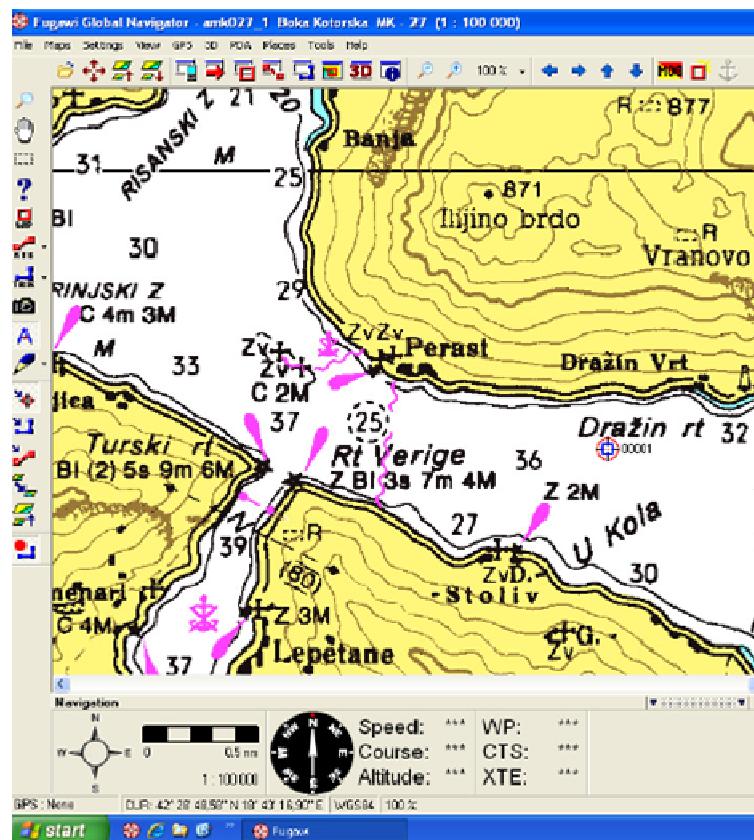
Zbog zatvorenosti, odnosno velike usječenosti u kopno u zalivu, naročito Kotorskom, se ne mogu razviti veliki talasi. Vrijednosti temperature, saliniteta i gustine morske vode su pod velikim uticajem hidrometeoroloških parametara, koji su specifični i podložni čestim lokalnim promjenama. Maksimalne vrijednosti temperatura bilježe se u julu mjesecu (max 29.9°C u Kotorskom zalivu), dok se minimalne vrijednosti bilježe u februaru mjesecu (min 7.4°C za Kotorski zaliv). Vrijednosti saliniteta u vodi zaliva variraju između 8.48 i  $38.80 \times 10^{-3}$ .

U okviru IPA projekta "Zajednička promocija i unapređenje nivoa sigurnosti nautičkog turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji i na Crnogorskem primorju" krajem prošle godine izmjerena je najveća dubina Bokokotorskog zaliva od strane stručnjaka Hrvatskog hidrografskog instituta iz Splita i Zavoda za hidrometeorologiju i seismologiju iz Podgorice. U podmorju jugozapadno od mjesta Dražin vrt u Kotorskom zalivu (oznaka na karti 00001) izmjerena je najveće dubine od 67.96 metara. Dubina od 67.96 metara je potvrđena prelazom u više navrata, te se ne može govoriti o pogrešno izmjerenoj dubini. Podmorje oko Perasta i Dražinog vrta je vrlo zanimljino sa dosta depresija i interesantno je za sve vrste istraživanja (hidrografija, hidrologija, geologija, biologija...). Dosadašnja najveća zabilježena dubina u Bokokotorskom zalivu je iznosila 64 metra.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup>[kotor.me/uploads/assets/sekretarijati/bastina/2016/plan-biodiverziteta.pdf](http://kotor.me/uploads/assets/sekretarijati/bastina/2016/plan-biodiverziteta.pdf) (pristupljeno 21.12.2015)

<sup>12</sup>Izmjerena nova najveća dubina Bokokotorskog zaliva, Zavod za hidrometeorologiju i hidrografiju (<http://www.nautour.info/index.php>)



**Slika br. 6 Najveća dubina u Bokokotorskem zalivu (oznaka na karti 00001)**

Izvor:

[www.montenegro.travel/.../jedrilice\\_cg\\_2711.pdf](http://www.montenegro.travel/.../jedrilice_cg_2711.pdf) [http://www.montenegro.travel/.../jedrilice\\_cg\\_2711.pdf](http://www.montenegro.travel/.../jedrilice_cg_2711.pdf)

[http://www.montenegro.travel/.../jedrilice\\_cg\\_2711.pdf](http://www.montenegro.travel/.../jedrilice_cg_2711.pdf)

Naučna institucija odgovorna za proučavanje marinskog područja Crne Gore je Institut za biologiju mora u Kotoru. Institut vrši monitoring kvaliteta morske vode i stanja flore i faune, kao i procjenu kapaciteta morskih resursa, kroz projekte koje realizuje na nacionalnom i internacionalnom nivou.

### 3.6. Pomorstvo

Pomorska baština Kotora jedna je od najvažnijih na Jadranu. Od srednjeg vijeka prisutna je tradicija pomoraca, kapetana i mornara koji jedrenjacima plove cijelim Sredozemljem. Od tada postoji Bokeljska mornarica, udruženje kotorskih i bokeljskih kapetana i mornara,

nastala s namjerom da se pojedinci i staleži povežu, isprepletu svoje interese i pojačaju društvenu sigurnosti zaštitu. Tradicija ove udruženje čuva se do danas. Najveći procvat

pomorstvo doživljava u 17. i 18. vijeku kad je u Kotoru registrirano više od 300 jedrenjaka. U XVII i XVIII vijeku, Bokeljsko pomorstvo brojalo oko 300 brodova duge i 400 brodova obalne plovidbe. Godine 1850. na osnovu Carske povelje iz 1849. otvorena prva državna jednorazredna Nautička škola u Kotoru.

Važni ljudi, događaji i datumi vezani su za 809. godinu kada je smatra da postoji zapis o organizaciji bokeljskih pomoraca. Godina 1453. ostaje upamćena po osnivanju staleškog udruženja »Bratovština pomoraca«, prateča današnje Bokeljske mornarice. Godina 1571. po bici kod Lepanta – učešće bokeljskih mornara.

Među značajnim ličnostima su: Matija Zmajević, iz Perasta, druga polovina XVIII vijeka admiral Baltičke flote kod ruskog cara Petra Velikog. Zatim, Marko Martinović, pomorski pedagog, koji je 1698 god. u Perastu, učio pomorskim vještinama 17 ruskih knezova i bojara.

Ivo Vizin, iz Prčanja, prvi Sloven, koji je jedrenjakom »Splendido« bokeljski brik, 1852.-1859. oplovio svijet. Odlikovan je od strane cara Franja Jozefa.

Godine 1885.- Crna Gora nabavlja prve parobrode za saobraćaj Bojanom i Skadarskim jezerom. Osniva i Kneževsko crnogorsko povlašteno parobrodarsko društvo sa sjedištem u Baru. Zadatak društva je bio da obavlja redovnu plovidbu između Crnogorskih luka, Boke kotorske, Trsta i obratno.

-1891-1918- po Bokokotorskem zalivu plove brodovi "Bokeške plovidbe"

- 1920 - osnovano je brodarsko preduzeće "Boka"

Godine 1921. osnovana je nautička škola u Kotor sa trajanjem od četiri godine. Godine 1969. Pomorska akademija dobija naziv Pomorska škola "kap. Marko Martinović". Poznati profesori pomorske škole u Kotoru bili su: prof. Miloš Milošević, prof. Miloš Lipovac, prof. Niko Niketić, prof. Niko Ivović, prof. Branko Niković, prof. Predrag Kovačevića, prof. Dušan Stanić, prof. Upravnici su bili Marko Latković, prof. dr. Darica Tripković i drugi. Dok

je 1973. godine osnovano Udruženja pomorskih strojara Kotor. Za godinu 2012, vezano je prva plovidba novoizgrađenih brodova „Kotor“ i „21. Maj“, Crnogorske plovidbe iz Kotora.<sup>13</sup>

### **3.7. Kvalitet vode**

Kvalitet morske vode u akvatorijumu Kotorskog zaliva, kontroliše i prati Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom, od 1996.godine, na više od 10 lokacija.

Na svim lokacijama, shodno važećim propisima, analizirani su parametri morske vode i to: mikrobiološki-ukupne koliformne bakterije (TC/100ml) i fekalne koliformne bakterije(FC/100ml); fizičko-hemijski - temperatura, salinitet, gustina, koncentracija kiseonika,zasićenje kiseonikom, koncentracija vodonikovih jona (pH), providnost mora, boja mora,mineralna ulja i tragovi masnoće i plivajući čvrsti otpad.

Prema analizama rađenim na godišnjem nivou, morska voda, na mjernim mjestima na području Opštine Kotor, je uglavnom zadovoljavajućeg kvaliteta za kupanje i rekreaciju. Glavni uzrok zagađenja je još uvijek neriješen problem ispuštanja kanalizacije u more, gdje uslijed spore cirkulacije vode, dolazi do razvoja bakterija i pojave eutrofikacije. Završetkom investicionih poslova na aktiviranju kanalizacionog sistema u Opštini Kotor, na koji se vrši priključak svih otpadnih voda iz Kotorsko risanskog zaliva, otkloniće se rizik od zagađenja mora otpadnim vodama<sup>14</sup>.

Međutim, proces antropogene eutrofikacije (obogaćivanja mora hranljivim solima djelovanjem čovjekovih aktivnosti sa kopna), je danas generalno jedan od najčešćih faktora zagađivanja priobalnog mora. Posljedice antropogene eutrofikacije su: povećanje organske produkcije, promjene u sastavu i odnosima među vrstama u planktonu i bentosu, smanjenje providnosti, promjena boje mora, trend opadanja kiseonika u slojevima pri dnu, uz istovremeno povećanje kiseonika na dubinama, kao i pojava učestalih cvjetanja fitoplanktona.

Bokokotorski zaliv je veoma osjetljivo područje sa aspekta antropogene eutrofikacije,a naročito je ugrožen njegov najplići dio - Kotorski zaliv. S tim u vezi, ovom problemu se treba

---

<sup>13</sup> <http://www.captainsmontenegro.com>

<sup>14</sup> [www.opstinkotor.com](http://www.opstinkotor.com) (pristupljeno 22.12.2015)

posvetiti vrlo ozbiljno, te se iz tih razloga i počeo realizovati program monitoringa mora, koji Institut za biologiju mora u saradnji sa Centrom za ekotoksikološka ispitivanja radi za potrebe Agencije za zaštitu životne sredine.

### **3.8. Plaže Kotora**

Kada je u pitanju plažni turizam, Kotor se u tom smislu nema baš čime pohvaliti. S obzirom da je prevashodno grad izuzetne kulturne vrijednosti, u tom pravcu se vijekovima razvijao. Gotovo da je broj pješčanih plaža sveden na minimum.

Kulturno-istorijski grad Kotor, raspolaže sa nekoliko kamenitih plaža, uglavnom ispred hotela. Na njima su uredno u dva-tri reda postavljeni sunčobrani sa ležaljkama. Ljeta su topla i suva, a zime blage i vlažne. Prosječna godišnja temperatura ne prelazi 15,2 stepena Celzijusovih. 213 dana u godini je bez vjetra, a kupališna sezona traje 144 dana u godini. Dvije pješčne plaze, veoma malih kapaciteta, nalaze se u mjestima Orahovac i Ljuta, i nekoliko kilometara su udaljene od centra grada, pravcem ka Risnu

## **4. LUKA KOTOR**

### **4.1. Položaj**

Uz same zidine Starog Grada smještena je Luka Kotor. Luka, čije je postojanje i opstanak u neraskidivoj vezi sa pomenutim područjem i njegovim privredno-ekonomskim razvojem.

Luka Kotor osnovana je 12. jula 1988. godine. Odlukom Skupštine opštine grada Kotora, u početku kao Radna organizacija tadašnje federalne jedinice. Nakon vlasničke i upravljačke transformacije uz primjenu Zakona o privrednim društvima, Luka Kotor je upisana u

Centralni registar Privrednog suda u Podgorici dana 13.09.2002. kao Akcionarsko društvo „Luka Kotor”-Kotor. Kotor je savremena putničko-turistička i nautička luka za brodove na kružnim putovanjima. Smještena na krajnjem unutrašnjem dijelu Bokokotorskog zaliva, posluje u međunarodnom pomorskom saobraćaju u prevozu putnika i posebno kao odredište nautičkih turista, brodova i jahti na kružnim putovanjima.

Geografski položaj luke Kotor određen je koordinatama  $42^{\circ}32'$  sjeverne geografske širine i  $18^{\circ}36'$  istočne geografske dužine. Nalazi se na krajnjem jugoistočnom dijelu Bokokotorskog zaliva, u podnožju brda Pestingrad i Vrmac, neposredno uz zidine starog grada Kotora.

Na kopnu obuhvata površine u obalnoj zoni:

- operativnu obalu duž Macea u širini od donje ivice lokalnog puta na potezu od objekta „Galion“ istočno do ušća Gurdića;
- operativnu obalu duž mosta Gurdića zapadno donjom ivicom trotoara uzmagistralni put do osnove pristaništa, pristanište – Rivu u cjelini, do ivice parkinga, isključujući pristupni put do parkinga;
- operativnu obalu uz gradski park od mosta preko rijeke Škurde I i zapadno od ušća Škurde II – odnosno do spomenika;
- ograđeni dio Parka oko poslovnog objekta „Luke Kotor“ AD Kotor.



**Slika br. 9 Pogled na kotorsku marinu**

Izvor: [sr.wikipedia.org](http://sr.wikipedia.org)

Kopneni dio operativne površine luke obuhvata prostor od spomenika – svetionika do zgrade Lučke kapetanije i iznosi oko 4000 m<sup>2</sup> i dio je kat.parcele 28 KO Kotor I. Površina platoa u pojasu širine od 6 m je površina preko koje se ostvaruju funkcije luke<sup>15</sup>.

*Vodeni prostor zaliva* u površini koja spaja krajnje tačke na obali (objekat „Galion“ i ušće Škurde II) i obuhvata akvatorijum širine cca 100 m računato od ivice pristaništa – rive.

Luka Kotor za potrebe *sidrišta* koristi akvatorijum na lokaciji Dobrote naspram Fakulteta za pomorstvo i alternativni ispred mjesta Orahovac.

Drumski (kopneni) prilaz lokaciji luke obezbijeđen je sa magistralnog puta koji prolazi pored Starog grada. Na ulazu u prostor luke nalazi se kapija, za ulaz/izlaz u carinsku zonu odnosno instalirani Međunarodni pomorski granični prelaz (MPGP)<sup>16</sup>.

Na vrhu Bokokotorskog zaliva, uz same zidine Starog grada, smjestila se Luka Kotor. Kotor koji je inače pod zaštitom UNESCO-a, nalazi se u jugoistočnom vrhu istoimenog zaliva.

Grad je smješten na plavini rijeke Škurde koja protiče uz njegove sjeverne zidine i izvorišta Gurdić koje izvire iz njegove južne zidine. Sa istoka ga nadvijaju obronci Lovćena sa brdom Sveti Ivan (260 m), dok ga sa jugozapada more povezuje sa svijetom. Područje Kotora i okoline ima tipičnu mediteransku klimu koju karakteriše toplo i suvo ljeto, a blaga i vlažna zima. Prosječna godišnja temperatura iznosi 15,2°C. Jul je najtoplji mjesec sa prosječnom temperaturom vazduha od 24,1°C, a temperaturom mora 23,0°C. Prosječna januarska temperatura vazduha iznosi 7,7°C, a temperatura mora 13,1°C. Jesen je toplija od proljeća za 2,9° C. Do Kotora se stiže automobilom, autobusom, brodom i avionom-preko aerodroma u Tivtu (8 km), Podgorici (90 km) i Ćilipima (73 km) ili vozom preko Bara (63 km). Ovaj mediteranski grad ima status stalnog graničnog pomorskog prelaza i luke za međunarodni pomorski saobraćaj. U narednoj tabeli biće prikazana udaljenost morskim putem ove luke od važnijih luka:

**Tabela 1. Udaljenost Luke Kotor**

---

<sup>15</sup> Lučka uprava, *Koncessioni akt za dodjelu koncesije za privredno korišćenje luke na području K.O. Kotor*, avgust 2012. godine

<sup>16</sup>[www.minsaob.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rid](http://www.minsaob.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rid). (pristupljeno 23.12.2015)

Udaljenost	Nm
<b>Kotor-Bar</b>	42
<b>Kotor-Bari</b>	125
<b>Kotor-Otrant</b>	151
<b>Kotor-Trst</b>	334
<b>Kotor-Ankona</b>	254
<b>Kotor-Pirej</b>	715
<b>Kotor-Dubrovnik</b>	40

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

Neposredno uz Jadransku magistralu se nalazi Kotor, odnosno Luka Kotor i njom je povezana sa mjestima uz obalu, kao i sa gradovima u unutrašnjosti. Dužina operativne obale kojom raspolaže ova Luka iznosi 665 m, od čega se 512 m nalazi na zapadnom dijelu:

- Riva I, vez u dužini od oko 150m. Operativna obala na ovom vezu je opremljena sa 11 bitava.
- Riva II, vez u dužini od 100m. Uz ovu operativnu obalu postoji samo uska traka širine od 6 do 9 m koju brodovi mogu koristiti.
- Riva III, obuhvata južni dio rive u duzini od oko 250m.
- Rijeka I je vez na sjevernom djelu prema rijeci Škurdi u duzini od oko 80m.
- Rijeka II je vez u dužini od oko 70m.

Operativna obala Rijeka I i Rijeka II su opremljeni sa 10 bitava. Operativna obala je ukupno opremljena sa 61 bokobrana. Na južno dijelu obale prema moru postoje priključci za vodu, telefon i električnu energiju koji su na raspolaganju plovilima. Kopneni dio operativne površine luke iznosi oko 4000m<sup>2</sup>. Površina platoa u pojasu širine 6m je površina preko koje se ostvaruju funkcije luke. Luka je otvorena za saobraćaj 365 dana u godini, 24 časa što podrazumijeva mogućnost dolaska-odlaska plovila tokom čitave godine u svim terminima.



**Slika br. 10 Luka Kotor**

Izvor: <http://www.kotor.biz/slike>

Crna Gora je 16.oktobra. 2006. godine postala članica Međunarodne pomorske organizacije „IMO“, čime se obavezala na naročitu pažnju u jačanju pravnog i administrativnog okvira u cilju poboljšanja sigurnosti i bezbjednosti na moru od zagadenja i ekološkoj zaštiti u lukama,

marinama i brodogradilištima, a od 03. Juna 2006.godine se nalazi na tzv. „Bijeloj listi“, što znači da ovlašćenja izdata našim pomorcima od strane lučkih kapetanija, zadovoljavaju standarde Konvencije „IMO“ o standardima za obuku o izdavanju uvjerenja i vršenju brodske straže.

#### **4.2. Zone sa pripadajućom infrastrukturom**

Na početku dugačkog trokutastog pristana na koji se nadovezuje riva vežu se kruzeri, a mjesta iza njih rezervirana su za mega jahte. Vezovi su opremljeni priključcima za struju i vodu. Mjesto za vez određuje Luka Kotor.

*Lučki dio - dužina operativne obale:*

- vez I - 168 m u MPG + 120 m do pontona, sa 11 bitvi i 20 bokobrana,
- vez II – (rijeka Škurda) 150 m sa 10 bitvi i 17 bokobrana.

*Marinski dio* - dio u kome se vezuju manji plovni objekti namijenjeni za sport i rekreaciju – dužina operativne obale:

- obala kod tržnice 141.4 m,
- obala kod pozorišta 86.8 m;
- obala Šuranj 123.5 m;
- obala od pontona do MPGP 120 m.

Dubina mora uz obalu kreće se od 12,8 metara na vrhu operativne obale do 3 metra na kraju dijela obale prema rijeci Škurdi, odnosno 12,8 m do 8,6 m na drugom dijelu operativne obale namijenjene za obavljanje međunarodnog pomorskog saobraćaja.

#### **4.3. Klimatske karakteristike**

Uglavnom se može reći da preovlađuje pretežno mediteranska klima. Karakteriše je toplo i suvo ljeto a blaga i vlažna zima. Analiza podataka Hidrometeorološkog zavoda pokazuje da su maksimalne temperature i do  $43^{\circ}\text{C}$ , a minimalne do  $-5^{\circ}\text{C}$ , sa srednjom godišnjom temperaturom vazduha od oko  $15,2^{\circ}\text{C}$ . Najtoplji mjesec je jul sa prosječnom temperaturom od  $25^{\circ}\text{C}$ , a najhladniji januar sa prosječnom temperaturom od  $7,4^{\circ}\text{C}$ . Jesen je toplija od proljeća za  $2,9^{\circ}\text{C}$ . Temperatura mora u periodu od polovine maja do sredine oktobra ima prosječnu vrijednost od  $18^{\circ}\text{C}$ , što omogućava kupališnu sezonu od čak 144 dana godišnje. Prema kišomjernoj stanici Škaljari suma godišnjih padavina varira od 1558-3077 mm. Maksimalne padavine su najčešće u januaru, a najmanje u avgustu. Relativna vlažnost vazduha kreće se od 66-68 %. Karakteristični vjetrovi na ovom prostoru su bura i jugoistočni vjetar. Bura duva iz pravca sjevera i sjeveroistoka. Ovaj vjetar snižava temperature, smanjuje oblačnost i vlažnost vazduha. Jugo je topao vjetar iz južnog pravca koji donosi obilne padavine. Luka je dobro zaštićena, osim od zapadnih vjetrova koji stvaraju valove. Za vrijeme oseke uz glavni pristan i rivu koja se na njega nadovezuje jaka je struja iz sjeverozapadnog smjera.



**Slika br. 11 Luka Kotor – pogled sa tvrđave San Đovani** Izvor:  
[www.rtours.rs/crnogorsko-primorje/kotor](http://www.rtours.rs/crnogorsko-primorje/kotor)

#### 4.4. Kvalitet vazduha

Ispitivanje kvaliteta vazduha u Crnoj Gori obavlja Javna ustanova Centar za ekotoksikološka ispitivanja Crne Gore. Kontrola kvaliteta vazduha vrši se mjerjenjem nivoa zagadenosti vazduha osnovnim i specifičnim zagađujućim materijama porijeklom iz stacionarnih izvora (ložišta, industrije) i pokretnih izvora (sredstva prevoza) i upoređivanjem izmjerene vrijednosti sa dozvoljenim koncentracijama štetnih materija u vazduhu.

„Vrijednosti ispitivanih parametara kvaliteta vazduha na prostoru Opštine Kotor, prema Uredbi o utvrđivanju vrste zagađujućih materija, graničnih vrijednosti i drugi standarda kvaliteta vazduha (“Sl. list CG”, br.45/08), su bile ispod dozvoljenog limita na ispitivanom mernom mjestu TC Kamelija.“<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Vlada Republike Crne Gore, Ministarstvo turizma i zaštite životne sredine, Podgorica 2006. g.

#### 4.5. Luka Kotor kao dio Med Cruise grupe

„MedCruise“ udruženje danas broji 72 člana koji prezentuju više od 100 luka u okviru Mediterana, uključujući Crno more, Crveno more i blizi dio Atlantika, kao i 28 pridruženih članova koji predstavljaju druga udruženja, turističke odbore i brodske/lučke agente. MedCruise nastavlja sa potragom za novim lukama i destinacijama za doček u našu jedinstvenu porodicu koja proteže svoje granice od Atlantika do Crnog i Crvenog mora.



**Slika br. 12 Luka Kotor noću**

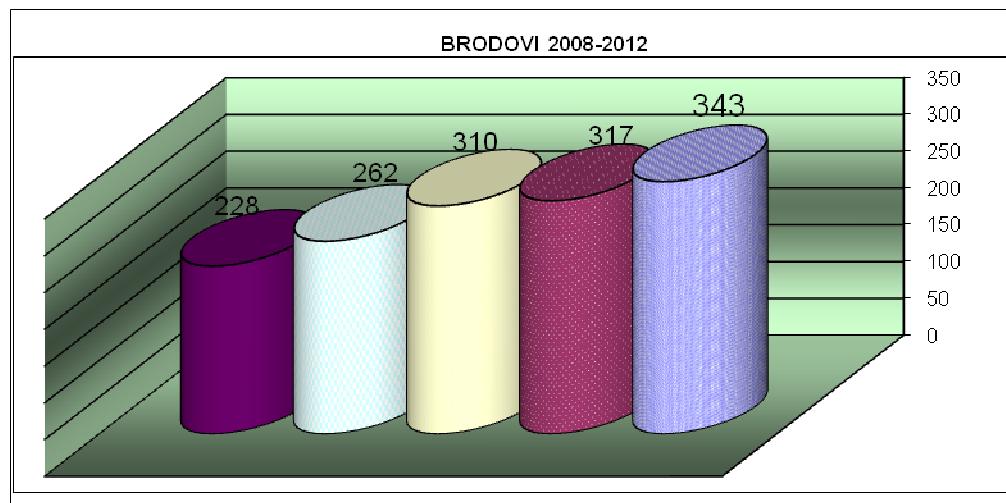
MedCruise danas ima: 72 članice, 100 luka, 41 Opšta Skupština, 6 predsjednika, 28 članova Udruženja, 8 vodećih Mediteranskih kruzing luka sve su članice MedCruise, najboljih 5 Evropskih „home ports“ koje su članice MedCruise.

Luka Kotor je u 2012.godini ostvarila broj od 343 dolazaka kruzera i 1454 jahti, što predstavlja porast u odnosu na 2011. godinu za 8.2%, odnosno 18.79%. Povećanje putnika na brodovima i jahtama u odnosu na istu iznosi 28.63%.

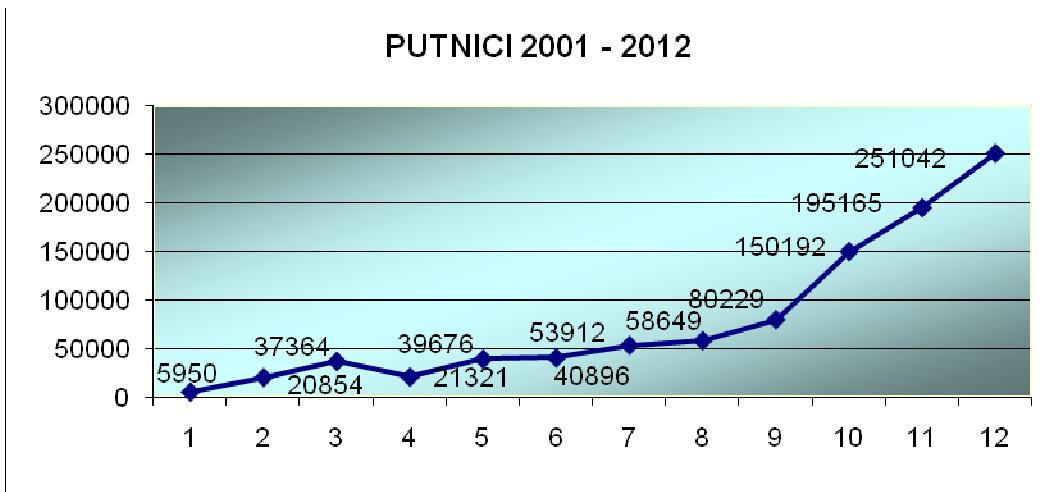
## 5. STATISTIKA ZA LUKU KOTOR

### 5.1. Broj opsluživanja kruzera

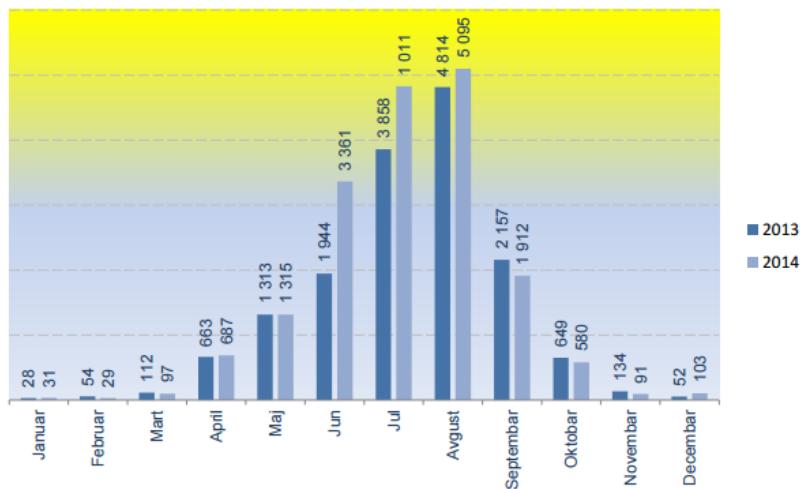
Luka Kotor je za period od 2008. do kraja 2012. godine povećala broj opsluživanja kruzera sa 228 na 343, što predstavlja uvećanje za 115 dolazaka, odnosno procentualno za 50,43%.



**Tabela br. 1 Putnici 2001- 2012**



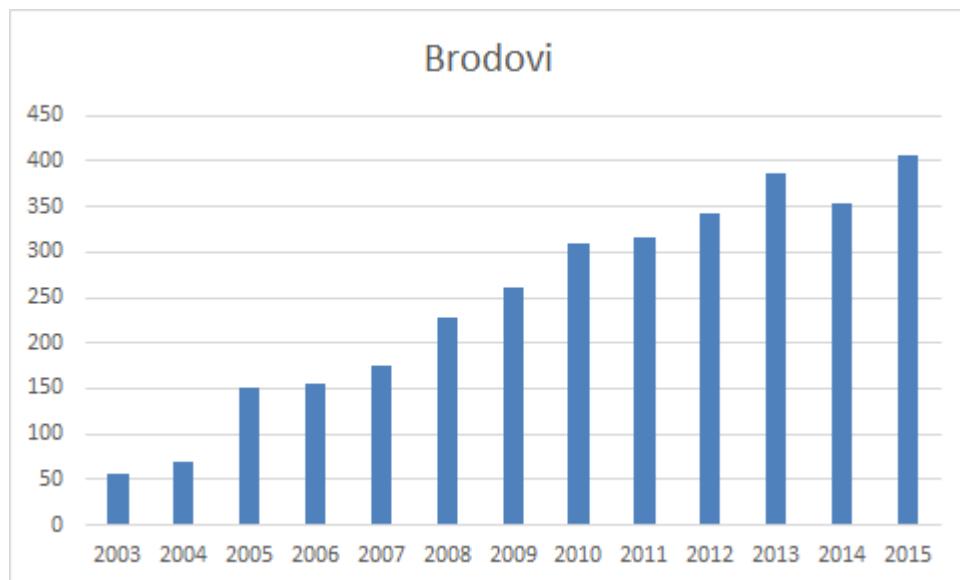
**Grafik br. 1 Broj posjetilaca po mjesecima 2013-2014**



Izvor: Monstat

Tabela br. 2 Podaci za 2015 godinu , brodovi i putnici

MJESEC	Brodovi					Putnici		
	Putnički	Vojni	ostalo	TTL	jahte	Putnički	Jahte	TTL
januar	3			3	3	114	0	114
februar	5			5	3	220		220
mart	5			5	3	244		244
april	19			19	35	18147	122	18269
maj	53			53	117	58168	370	58538
Jun	60			60	264	66402	1170	67572
Jul	58			58	363	69854	1635	71489
Avgust	57	1		58	421	71898	2178	74076
septembar	71			71	253	73765	1175	74940
Oktobar	51			51	87	50722	412	50722
Novembar				0				0
Decembar				0				0
<b>Ukupno</b>	<b>382</b>	<b>1</b>	<b>383</b>	<b>1549</b>		<b>409534</b>	<b>7062</b>	<b>416596</b>



Izvor: Monstat

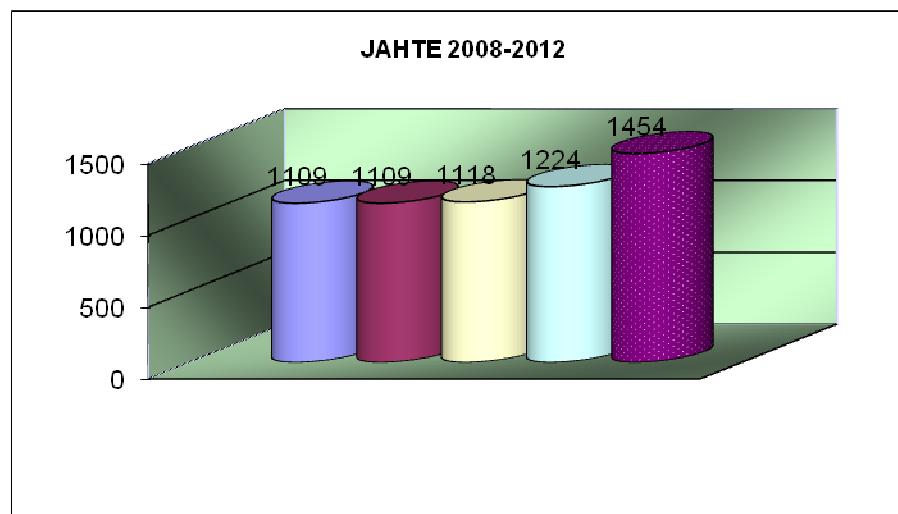


U prethodnom grafikonu vidi se dinamičan rast brodova koji su posjetili Luku Kotor za period od 2003-2015. sa izuzetkom 2014-e godine kada se primjećuje neznatan pad u odnosu na prethodnu godinu. Da će se u tekućoj godini nastaviti planirani rast brodova vidimo po zvaničnim podacima Luke Kotor, gdje se navodi da će za period april-jun u nju uploviti 173 kruzera.

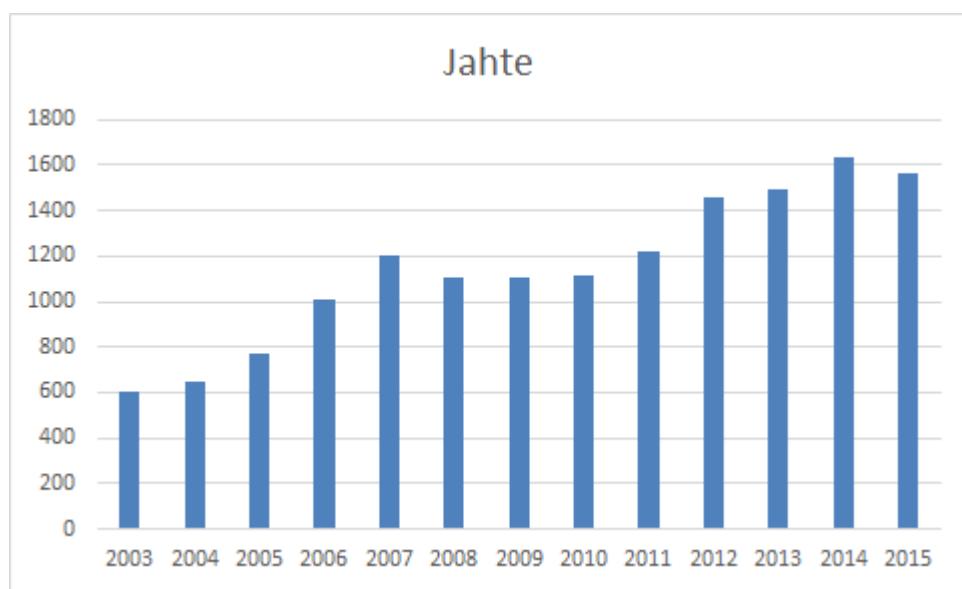
Što se tiče ukupnog broja putnika koji su posjetili luku Kotor za period od 2001.do kraja 2012.godine, tada govorimo o porastu od nevjerojatnih 4119,19%, odnosno 245 092 putnika.

## 5.2. Broj dolazaka jahti

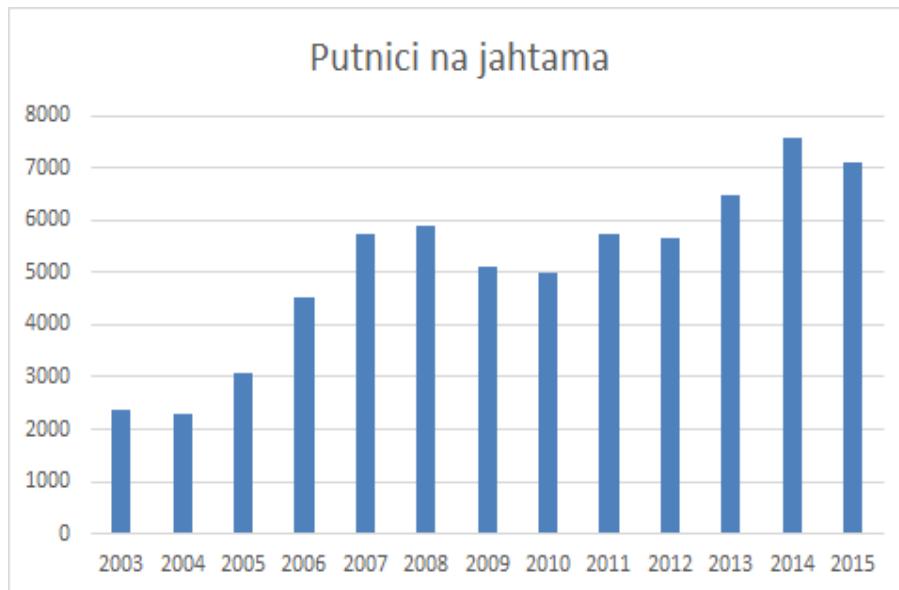
U pogledu dolazaka jahti za period od 2008. do kraja 2012.godine uvećanje je za 345,odnosno procentualno za 31,10%.



Što se tiče ukupnog broja putnika koji su posjetili luku Kotor za period od 2001.do kraja 2012.godine, uočava se porast od nevjerojatnih 4119,19%, odnosno 245 092 putnika.



Kada govorimo o broju jahti, takođe vidimo pozitivan trend, a očekivanja su da će se takva praksa nastaviti i u tekućoj godini



Kako raste broj kružnih brodova koji posjećuju Luku Kotor, tako raste i broj posjetilaca. Međutim, pozitivan trend se javlja u broju putnika koji se nalaze na pomenutim krstarenjima, te se s pravom ove godine očekuje rekordan broj turista koji će na ovaj način posjetiti Kotor. Što se tiče putnika na jahtama, takođe vidimo trend rasta, a očekuje se rekordan broj posjetilaca u tekućoj godini,

Posmatrajući na srednji i dugi rok, sektor turizma će sigurno imati ulogu pokretača brojnih ekonomskih aktivnosti i razvoja manje razvijenih područja. Pošto se učinak u turizmu mjeri turističkom potrošnjom, posebno potrošnjom stranih turista, akcenat je stavljen na diverzifikaciju ponude i produženje sezone, visokokvalitetni turizam tokom cijele godine, što u krajnjem ima za cilj povećanje prihoda odnosno ukupne dodate vrijednosti u turizmu.

## 6. KRUZING

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

Krstarenje je tržišna niša u svjetskom tržištu turizma koji predstavlja značajan potencijal rasta za primorske destinacije kao što su grčka ostrva koja su druga na svijetu po popularnosti iza

Kariba. Po osnovu krstarenja ostvaruje se značajan prihod.<sup>18</sup> od ovog turističkog prometa (Dvier i Forsajt , 1998 ; Mekarti , 2003 ; GP Vild , 2007)

Kruzing se uglavnom vezuje za luke starih gradova na obali, Takve velike luke za potrebe svjetskog kruzinga svoje mjesto nalaze u Dubrovniku, Splitu, Zadru i drugim gradovima u okruženju.

Dubrovnik je međunarodno priznato odredište svih većih cruising ruta, tako kada su u pitanju crusing putovanja obično je prva luka Dubrovnik, pa potom luka Kotor. Dakle, Kotor izlazi u susret zahtjevima kada je u pitanju kruzing turizam.

Kruzing-turizam u svijetu, pa tako i u Crnoj Gori je u porastu. Povećanje prometa putničkih brodova za kružna putovanja povoljno utječe na privredu Crne Gore. Kada su u pitanju kružna putovanja stranih brodova u Crnoj Gori, u 2013. godini, ostvareno je 409 kružnih putovanja stranih brodova. Na tim brodovima bio je 314 961 putnik. U odnosu na 2012. godinu, broj putovanja viši je za 17,5%, dok je broj putnika na tim putovanjima viši za 29,0%” .

Struktura brodova koji su uplovili u teritorijalno more Crne Gore u 2013. godini je sljedeća: Malta (36,2%), Bahami (18,6%), Panama (7,6%), Belgija (6,8%), Italija (5,9%), Hrvatska (5,4%), Grčka (5,1%), Holandija (3,4%), Francuska (2,9%) i drugi.

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

## **6.1. Vrste kruzing putovanja po trajanju**

Postoje dvije vrste kruzinga i to: međunarodni i domaći. Kada govorimo o međunarodnom kruzingu tada mislimo na plovidbu koja se odvija u unutrašnjim morskim vodama dviju ili

---

<sup>18</sup>ATHINA BAMPKOU, *Greek Ministry of Tourism Development*, Athens, Greece, str.2.

više država. Kod domaćeg kruzinga imamo plovidbu koja se odvija u unutrašnjim morskim vodama samo jedne države.

Podjela može biti izvršena i po vrsti vodene površine na kojoj se odvija. Dakle, kruzing se može odvijati na moru, rijekama i jezerima.

Postoje dvije vrste kruzing putovanja po trajanju i to: kratka i duga. Pod kratkim putovanjima se smatraju ona putovanja koja traju do 21 dan, i to najčešće od 7 ili 14 dana. Ovakva putovanja su posljednjih godina češća nego duga. Duga putovanja predstavljaju putovanja koja traju duže od 21 dan, čak i do nekoliko mjeseci. Izletima se smatraju ona putovanja koja traju manje od 24h.

## 6.2. Luke kao destinacije

Osnovna djelatnost luka je svakako ostvarenje što većeg broja brodova uz što veći prihod od pomorskog prometa. Međutim, treba imati u vidu i širok društveni interes, prije svega ekološki.

U pogledu odabira luke kao destinacije sa stanovišta što brodara tako i putnika ima se u vidu više faktora koji su prikazani u tabeli.

**Tabela br. 3 Obilježja luke**

Obilježja luke	Operativna obala	Broj pristaništa i gatova Ukupna dužina Dubina
	Max veličina kruzera na vezu	Dužina Širina Gaz
	Sidrenje	Dubina sidrišta
	Putnički terminal	Opremljene čekaonice, restorani, kafići, recepcija, prilaz prilagođen invalidima
Opremljenost luke za	Peljarska služba	

privat kruzera	Gorivo	
	Voda	
	Hrana i ostale zalihe	
	Čvrst otpad	
	Tečni otpad	
	Popravci broda	
	Carina i policija	
	Parkiralište	Za autobuse, automobile i invalide
	Turističke informacije	
Udaljenost	Destinacije	
	Aerodromi	
Povezanost luke i destinacije		
Razvoj luke		
Polazna luka		
Broj stanovnika		
Klima		
Imidž	Zemlja	
	Destinacija	
Atrakcije u destinaciji i okruženju		
Turistička ponuda destinacije	Hrana i piće	
	Kupovina	
	Zabava	
	Gostoljubivost	
	Informacije	
Geografski položaj		
Razdoblje pogodno za ticanje		
Polazna luka		
Izleti u ponudi cruise operatora		
Potržnja	Broj dolazaka	
	Broj putnika	
Cijene	Trošak lučkih taksi	
	Trošak lučkih naknada	
	Ukupan trošak kruzera	
	Ukupan trošak po putniku	
Cjenovna pozicija		

### 6.3. Marine i luke u Crnoj Gori

Prije nekoliko godina Vlada Crne Gore je usvojila Strategiju nautičkog turizma po kojoj je odredila tačne lokacije za izgradnju marina, nakon čega je urađena klasifikacija i pripremna realizacija marina. Riječ je o veoma kvalitetnom materijalu u kome su predstavljene sedam crnogorskih marina sa svim prednostima, ponudama i uslugama koje one pružaju. Obala Crne Gore je idealna za razvoj nautičkog turizma, jer ima veliki broj uvala, prirodnih zaklona u slučaju nevremena, zatim veliki broj malih mesta unutar prirodnih luka, prostor koji je međusobno dobro povezan, kao i veliki broj benzinskih pumpi za brzo snabdijevanje goriva, ali i ostale sadržaje neophodne za razvoj turizma (servis za popravku jahti, bežični internet u većem dijelu obale, specijalizovane radnje opreme, i drugo).

Marina je osnovni objekat nautičkog turizma, a predstavlja skup objekata, uređaja i opreme na obali mora koji su u funkciji potreba nautičara i njihovih plovila. Lučke djelatnosti koje se obavljaju u marinama su: prihvat, čuvanje i otprema plovila.

Luke nautičkog turizma predstavljaju kompleksno područje koje zahtjeva interdisciplinarno istraživanje u koje moraju biti uključeni tehnolozi saobraćaja, ekonomisti, ekolozi, biolozi,

prostorni planeri i stručnjaci drugih profila.<sup>19</sup> Prilikom izgradnje luke nautičkog turizma treba voditi računa da se kvalitet vode u akvatorijumu očuva, da se u blizini marine nalazi razvijena saobraćajna infrastruktura uz postojanje autobuskih stajališta, ali i dovoljna površina vezana za kompleks marine, za saobraćaj unutar same marine.

U nautičkom turizmu se upotrebljavaju ključni pojmovi i definicije:<sup>20</sup>

**-Luka otvorena za javni saobraćaj** – morska (ili riječna) luka koju pod jednakim uslovima može koristiti pravno ili fizičko lice shodno njenoj namjeni i kapacitetu.

**-Luka posebne namjene** – služi posebnim potrebama pravnih i fizičkih lica (vojne luke, industrijske, ribarske, sportske).

---

<sup>20</sup> [http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Nauticki\\_turizam1.pdf](http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Nauticki_turizam1.pdf), pristup sajtu: 30.04.2015.

<sup>20</sup> Kovačević, Isto, str. 145-146.

**-Luka nautičkog turizma** je turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i neophodne uslove za potrebe nautičkog turizma. Dijele se na sidrišta, privezišta, suve marine i marine.

**-Sidrište** je dio akvatorije namijenjen za prihvatanje plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena.

**-Privezište** je dio akvatorije i obale uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljen sredstvima za vez.

**-Suva marina** je ogradieni dio obale uređen za pružanje usluga čuvanja i održavanja plovnih objekata te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodenim prostorima ili iz vodenog prostora do suve marine.

**-Marina** je dio akvatorije i obale posebno sagradjen i uređen za pružanje usluga veza, čuvanja i održavanja plovnih objekata te smještaja i opsluživanja turista-nautičara u plovnim objektima ili u smještajnim objektima marine.

**-Plovni objekti nautičkog turizma** su plovni objekti s motorom ili bez njega, prikladni za krstarenje na moru, rijekama, jezerima i kanalima radi razonode, zabave i rekreacije. Razlikuje se 6 osnovnih vrsta plovila: turistički brod, jahta, jedrilica, gliser, čamac i ostala plovila.

**-Motorna jahta** je plovilo na motorni pogon koji služi za razonodu, sport ili rekreaciju, a koje raspolaže sa kabinom sa najmanje dva ležaja, prostorom za kuvanje i sanitarnim čvorom.

**-Jahta na jedra** je plovilo koje služi za razonodu, sport ili rekreaciju, čije je osnovno pogonsko sredstvo vjetar i koje raspolaže kabinom s najmanje dva ležaja, prostorom za kuvanje i sanitarnim čvorom.

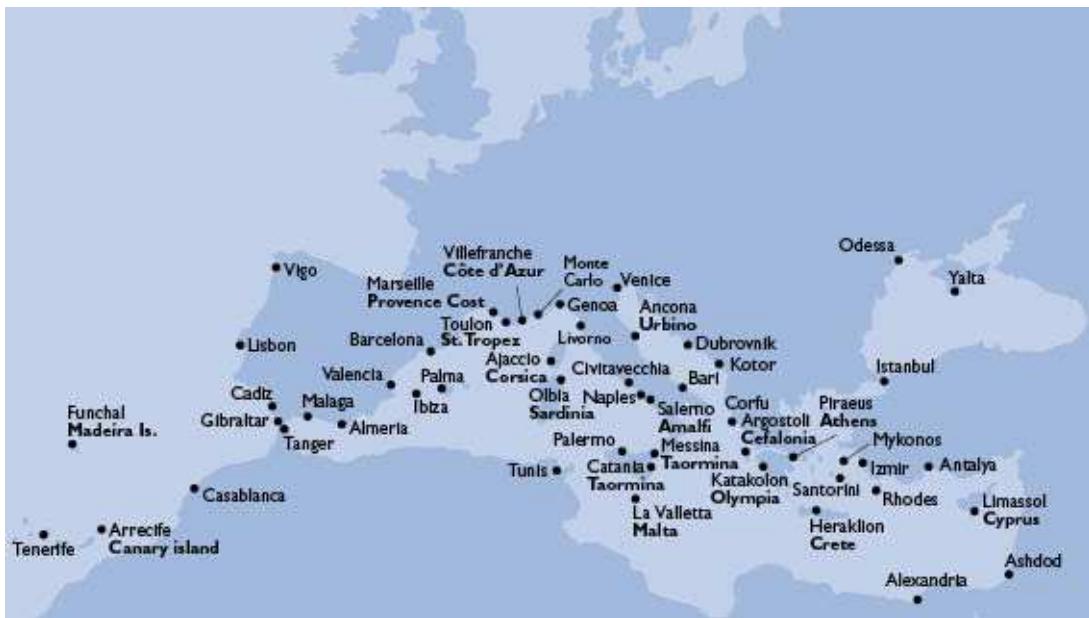
**-Ostala plovila** su čamci (drveni, plastični, gumeni i slično) dužine 3 m i više (ili dužine manje od 3 m) ako imaju motor. Tu spadaju i gliseri ako ne ispunjavaju uslove za razvrstavanje u jahte.

U Crnoj Gori aktivne su Luka Bar, Luka Kotor i Luka Zelenika. Na crnogorskom primorju, postoji veliki broj marina, koje su osposobljene da prime čak i veće turističke jahte. Među bolje opremljenim marinama su: Ulcinj, Bar, Budva, Tivat, Kotor, Zelenika i Herceg Novi.

#### **6.4. Mediteran kao kruzing destinacija**

MedCruise udruženje, čiji je član i luka Kotor, predstavlja skup mediteranskih luka za prihvatanje brodova na kružnim putovanjima čiji je cilj promocija kruzing industrije na Mediteranu. Na ovaj način luka „komunicira“ na umreženi način sa ostalim lukama članicama što predstavlja razvoj kruzinga i valorizaciju istog.

Godinama unazad Mediteran se nalazi na vrhu kruzing destinacija u svijetu. Postoji nekoliko podjela kruzing turizma na Mediteranu, a najčešće se vrši ona na zapadno i istočno. Prema MedCruiseu uz ovo područje se vežu Crno more, Crveno more i Atlantska ostrva. Uz ovo možemo naglasiti i jadranski itinerer kao jedinstvenu cjelinu, s tim što se područja prepliću, pa je teško izvršiti njihovu podjelu.



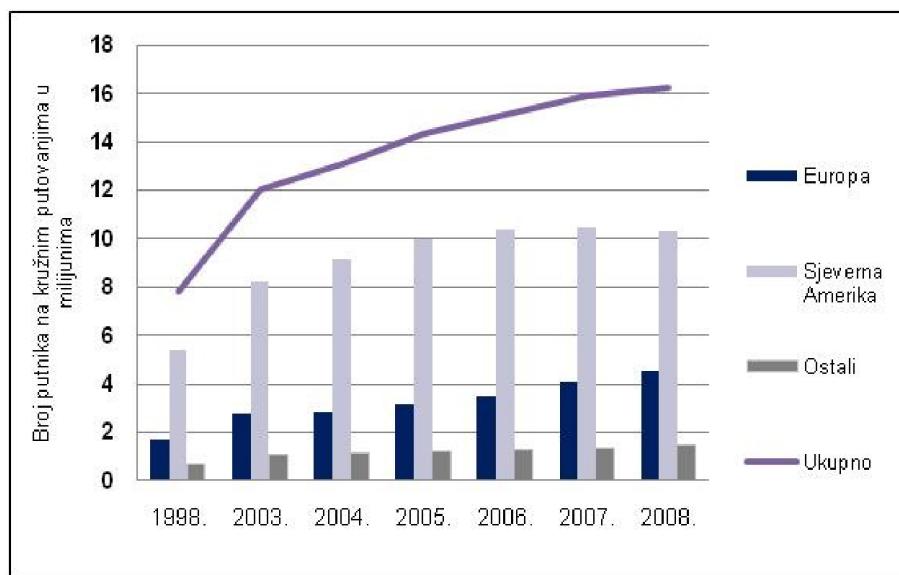
**Slika br. 15 Kruzing destinacije na Mediteranu**

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

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

Sredozemno tržište nudi širok izbor itinerara koji se razlikuju po dužini trajanja. Najpopularniji su oni od 12 dana, iako su česti i oni od 7, 10 i 14 dana. Prednosti Mediterana kao destinacije ogleda se u sljedećem: strateški položaj između Evrope, Afrike i Azije; kultura i istorija; arheološka nalazišta, crkve i muzeji; predivni prirodni krajolici; kontrast između moderne i stare umjetnosti i raznovrsnost proizvoda.

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



**Slika br. 17 Potražnja za kruzing putovanjima u Evropi, Sjevernoj Americi i svijetu (1998.-2008.)<sup>21</sup>**

<sup>21</sup> Dr.sc. S. Horak, Mr.sc. N. Ivandic, Z. Marušić, univ. spec. oec., I. Markovic, mag. geo., I. Sever, dipl. oec.; „Prijedlog lučke tarifne politike za brodove na međunarodnim kružnim putovanjima u Dubrovniku u razdoblju 2012-2017. godina”, 2010.;

## 7. SWOT ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA U LUCI KOTOR

PREDNOSTI	NEDOSTACI
U savremenim uslovima, za efikasno upravljanje u nautičkoj luci su bitne njene opšte kompetencije (efikasnost poslovanja, lokacija, niske lučke tarife, brzina, kvalitet i raznolikost pružanja usluga itd.), kao i kvalitet paketa njenih lučkih usluga.	Bacanje smeća i otpada treba vršiti u posebno namjenjenim sredstvima, a ne direktno u luku. U cilju obezbjeđenja što većeg stepena protiv požarne zaštite u Luci Kotor, svim korisnicima lučkih usluga ili onima koji se nađu na teritoriji i akvatorijumu Luke Kotor su u obavezi da poštuju preventivne mјere koje su ustanovljene od strane Lučkih Vlasti. Takođe, treba obezbijediti obaveznu upotrebu plutajuće brane za vrijeme prekrcaja goriva i potpisivanje bezbjednosne ček liste (Safety check list).
ŠANSE	PRIJETNJE
Potrebno je razviti nautički turizam zasnovan na sportskim programima. Usluge moraju biti vrhunskog kvaliteta, zbog specifičnosti nautičkih gostiju. Budući razvoj Luke Kotor može se definisati na sljedeći način: da se obezbijedi održivi ekonomski razvoj po mjeri čovjeka (nautičara-turista i domicilnog stanovništva), koji će uvažavati baštinu predaka, postojeće prirodno okruženje i potrebe budućih generacija, doprinositi razvoju nacionalne privrede, primorskog regionalnog i grada Kotora, doprinositi zaposlenosti i rastu životnog standarda i kvalitativno i kvantitativno povećavati nivo usluga.	Često se dešava da se premještaju, mijenjaju ili uklanjamaju vezovi, sidra drugog plovнog objekta, kada je to potrebno zbog dolaska/odlaska drugog broda bez odobrenja, i naravno, tome treba posvetiti pažnju i adekvatnu kontrolu. Takođe, među prijetnjama su oštećenja operativne obale teškim vozilima, smještanjem predmeta preko dopuštenog opterećenja. Među prijetnjama su: loženje vatre na otvorenom, korišćenje operativne obale kao skladište. Luka Kotor treba da traži svoje razvojne šanse i da formuliše projekte budućeg razvoja. Pri tome treba imati u vidu da u Evropi i bližem regionu posljednjih godina postoji povoljna strategijska razvojna klima za razvoj nautičkog turizma, kao i višak slobodnog investicionog kapitala na svjetskom finansijskom tržištu.

Nautički turizam i racionalno pozicioniranje luke u njemu s upravljačkog aspekta po pravilutreba da ispunjava četiri osnovna kriterijuma selektivne turističke vrste, i to: tržišnu prepoznatljivost, troškovnu poziciju nautičara, dodatnu tražnju nautičara. Dosadašnji razvoj nautičkog turizma imao niz pozitivnih efekata po luku, ali i Kotor kao destinaciju u cijelini, ali da je pokazao i neke nedostatke. Od važnosti je prepoznati činjenicu da se upotrebom novog razvojnog koncepta mogu maksimizirati ekonomski razvojni efekti, u uslovima postojećih ograničenja i uz uvažavanje koncepta održivog razvoja luke na dugoročnoj osnovi. Nabazi navedenog potrebna je: izgradnja i dalje oblikovanje turističkog i nautičko-turističkog identiteta, profilisanje turističko-nautičke luke, oplemenjivanje ukupne ponude u nautičkom turizmu, koje treba da povoljno utiče na rast tražnje, iznalaženje optimalnih rješenja u dijelu restrukturisanja marine i njenog povezivanja s ostalim firmama u nautičkom turizmu, stimulisanje izgradnje raznovrsne domaće male flote, posebno sportske opreme za aktivnosti na vodi, formulisanje originalne i održive marketinške koncepcije u nautičkom turizmu, povećanje nivoa kategorizacije, razvoj komplementarnih turističkih i ostalih privrednih djelatnosti, vezanih za organizaciju i sigurnost plovidbe, izlete, oživljavanje malih turističkih mesta i dr., usklađivanje cijena usluga s konkurencijom na sredozemlju i u susjednoj Hrvatskoj. U pogledu nautičkog turizma ne trebazu nemariti trendove na međunarodnoj sceni i to: visok rast potražnje na evropskim tržištima (italijanskom, njemačkom, francuskom i španskom tržištu); demografske promjene strukture potražnje: mlađi putnici, manje kupovne moći; porast broja ponovljenih putovanja – raste potreba za specijaliziranim ponudom, konstantan rast cijena izgradnje brodova; pad cijena putovanja zbog ekonomije obima, tehnološkog napretka i skraćenja prosječnog trajanja putovanja;

-Povećanje prosječne veličina broda – od plovećeg hotela ka plovećoj destinaciji – što implicira veću brigu za okolinu i sigurnost putnika; Zbog širenja tržišta povećava se broj luka uključenih u kruzing turizam; potreba za izgradnjom posebnih putničkih terminala u lukama sa većim prometom, a za polazne luke to postaje standard.

## ZAKLJUČAK

Luka Kotor ima izuzetan potencijal, koji će se iskorišćavati i dalje razvijati u okviru strateškog razvoja cijele države.

Luka Kotor bi mogla do potrebnih komparativnih prednosti u svojoj ponudi doći njenim kreiranjem metodom kombinovanja (sinergijom) autohtonih lokalnih (autentičnost ambijenta, domaća kuhinja i dr.) i globalnih elemenata.

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

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

Od velikog značaja u budućnosti je i uticaj reklame, koju svaki luksuzni brod za krstarenja pravi za čitav region. Krstarenje Bokokotorskim zalivom jedinsvena je prilika svakog posjetioca ovog jedinog mediteranskog fjorda. To je zasigurno jedna od najupečatljivijih doživljaja među svim plovidbenim rutama od davnina. Izuzetan kulturno-istorijski spoj ovog područja, odnosno Boke kao kruzing destinacije, čini harmoničan spoj prirodnih fenomena i graditeljskog nasljeđa. Pored svega navedenog, povoljni klimatski uslovi ovog zaliva presudni su u odabiru luke Kotor kao destinacije svakog pojedinca.

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

Lično smatram da je potrebno povećati ulaganja u marketing, prvo kroz uzimanje učešća u državnoj strategiji razvoja , tako i kroz pojedinačno reklamiranje smještajnih, ugostiteljskih kapaciteta ili kulturno-zabavnih manifestacija koje su jedne od osobenosti Kotora.

Smatram da bi trebalo raditi na tome da se putnici sa kruzera duže zadržavaju u Kotoru kako bi se detaljnije upoznali sa turističkom ponudom. Šansa postoji u objedinjavanju lokalnih i regionalnih ponuda kroz osnivanje klastera, čiji bi osnovni zadatak bio da se jedno šire područje predstavi kao jedinstvena cjelina.

Druga jako važna stvar je rešavanje gužve koja se stvara na dijelu magistralnog puta pored Starog grada. To se može postići izgradnjom podzemnih ili nadzemnih prolaza od dijela na kojem pristaju turisti do ulaza u Stari grad Kotor. Korist ovakve investicije bila bi dvostruka: smanjile bi se gužve i olakšao transport ljudi i sirovina, a s druge strane bi se omogućio nesmetan prolaz ljudi do željene destinacije.

Ništa manje važna stvar je nastavak ulaganja u širenje smještajnih kapaciteta visoke kategorije jer nema elitnog turizma bez vrhunskih smještajnih kapaciteta koje prati vrhunska usluga.

Što se tiče Luke Kotor trebalo bi raditi na proširenju postojećih kapaciteta, izgradnje vezova i plutača čime bi se obezbijedio dolazak velikih brodova. Pored toga treba raditi na održavanju postojećih koncesija i proširenju liste saradnika, čime bi se obezbijedio kontinuitet rada u narednom periodu.

**LITERATURA:**

1. Cooper., C. Tourism „Principles and Practice“, 3rd edition, Prentice Hall, London, 2006
2. Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokom, Split, 2002.
3. Horak, Mr. N. Ivandic, Z. Marušić, I. Markovic, mag. geo., I. Sever, dipl. oec.; „Prijedlog lučke tarifne politike za brodove na međunarodnim kružnim putovanjima u Dubrovniku u razdoblju 2012-2017. godina”, 2010
4. Kovačić, M., „Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma“, Pomorski zbornik, br. 1/2003
5. Lučka Uprava Crne Gore
6. Luković, T., „Nautički turizam definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, 2007.
7. Vlada Crne Gore, Lučka uprava, koncesioni akt za dodjelu koncesije za privredno korišćenje luke na području KO, Kotor, Avgust 2012.
8. Šamanović, J., Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.
9. Gračan, D., Alkier, Radnić, R., Uran, M: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Rijeka 2011.
10. Moutinho, L: Strateški menadžment u turizmu, Zagreb 2005.
11. Popesku J: Menadžment turističke destinacije, Beograd 2011.

**Internet izvori:**

12. (<http://www.nautour.info/index.php>)
13. <http://www.captainsmontenegro.com>
14. [http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Nauticki\\_turizam1.pdf](http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Nauticki_turizam1.pdf),
15. <http://www.portofkotor.co.me/O-luci/polozaj.html>
16. [kotor.me/uploads/assets/sekretarijati/bastina/2016/plan-biodiverziteta.pdf](http://kotor.me/uploads/assets/sekretarijati/bastina/2016/plan-biodiverziteta.pdf)
17. [www.minsaob.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rid](http://www.minsaob.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rid).
18. [www.opstinkotor.com](http://www.opstinkotor.com)