



УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ
ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ

ЗОРАН Г. КОВАЧЕВИЋ

**УЛОГА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ОДРЖИВОМ
РАЗВОЈУ ЦРНЕ ГОРЕ**

- докторска дисертација -

Текст ове докторске дисертације
ставља се на увид јавности,
у складу са чланом 30, ставом 8. Закона о високом образовању („Сл. гласник РС“, број 76/2005,
100/2007 – аутентично тумачење, 97/2008, 44/2010, 93/2012, 89/2013, 99/2014).

НАПОМЕНА О АУТОРСКИМ ПРАВИМА

Овај текст се сматра рукописом и само се саопштава јавности (члан 7 Закона о ауторским и
сродним правима, „Сл. гласник РС“, број 104/2009, 99/2011 и 119/2012).

Ниједан део ове докторске дисертације не сме се користити ни у какве сврхе, осим за
уознавање са садржајем пре одбране.

Ниш, 2018. година



УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ
ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ

ЗОРАН Г. КОВАЧЕВИЋ

**УЛОГА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ОДРЖИВОМ
РАЗВОЈУ ЦРНЕ ГОРЕ**

- докторска дисертација -

Ниш, 2018. година



UNIVERSITY OF NIŠ
FACULTY OF ECONOMICS

ZORAN G. KOVAČEVIĆ

**THE ROLE OF NAUTICAL TOURISM IN
SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF MONTENEGRO**

- Doctoral dissertation -

Niš, 2018

Комисија за оцену и одбрану докторске дисертације

Ментор:

Др. Снежана Ђекић, професор у пензији,
Универзитет у Нишу, Економски факултет

Чланови комисије:

Датум одбране докторске дисертације _____

**ИЗЈАВА МЕНТОРА О САГЛАСНОСТИ ЗА ПРЕДАЈУ
УРАЂЕНЕ ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ**

Овим изјављујем да сам сагласна да кандидат Зоран Г. Ковачевић може да преда Реферату за последипломско образовање Факултета урађену докторску дисертацију под називом *УЛОГА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ОДРЖИВОМ РАЗВОЈУ ЦРНЕ ГОРЕ*, ради организације њене оцене и одбране.

Ниш, 19/03/2018.

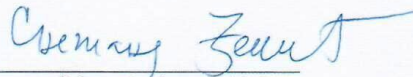


(Потпис ментора)

**THE STATEMENT OF THE MENTOR'S CONSENT FOR THE SUBMISSION
OF THE COMPLETED DOCTORAL DISSERTATION**

Hereby, I declare that I agree that the candidate Zoran G. Kovačević, can submit the completed doctoral dissertation entitled *THE ROLE OF NAUTICAL TOURISM IN SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF MONTENEGRO* to the officer for doctoral studies at the Faculty, for the purpose of its evaluation and defense.

Nis, 03/19 /2018



(Mentor's signature)

Научни допринос докторске дисертације

У докторској дисертацији под називом „Улога наутичког туризма у одрживом развоју Црне Горе“ извршена је анализа туризма као комплексног развојног економског феномена, са посебним освртом на наутички туризам, који је сегмент тог сложеног система, уз уважавање глобално прихваћеног концепта одрживог развоја, као једино прихватљивог развојног модела.

У овој докторској дисертацији детаљно су обрађена искуства у развоју наутичког туризма на водећим туристичким дестинацијама у свету, при чему је посебна пажња посвећена земљама у региону Медитерана као развојним моделима на подручју којем припада и Црна Гора.

Сумирањем резултата теоријског и емпиријског истраживања досадашњег одрживог развоја Црне Горе, као темеља развоја одрживог туризма, уважавајући вишекритеријумску анализу основних предуслова развоја наутичког туризма на црногорском делу Јадрана, конципиране су управљачке препоруке у функцији обезбеђења одрживе будућности.

Теоријски допринос докторске дисертације огледа се у систематизацији знања везаних за наутички туризам и у том смислу одрживу валоризацију потенцијала црногорског дела Јадрана у функцији будућих развојних процеса.

Систематизовани резултати емпиријског истраживања развојних параметара у црногорском наутичком туризму представљају посебан допринос докторске дисертације, обзиром да обезбеђују унапређење евиденције те врсте података на посматраној дестинацији.

Конкретно спроведено истраживање ставова директних учесника у формирању наутичког туристичког производа за резултат има практичну потврду претходно усвојеног научно заснованог садржаја. На тај начин ова докторска дисертација презентира јасан теоријско методолошки оквир за разумевање улоге коју наутички туризам има у одрживом развоју Црне Горе.

The Scientific Contribution of the Doctoral Dissertation

In the doctoral dissertation titled "The Role of Nautical Tourism in the Sustainable Development of Montenegro", the analysis of tourism as a complex development economic phenomenon was made, with a special emphasis on nautical tourism, which is a segment of this complex system, while respecting the globally accepted concept of sustainable development as the only acceptable development model.

In this doctoral dissertation, experiences in the development of nautical tourism in the leading tourist destinations in the world have been thoroughly elaborated, with special attention given to countries in the Mediterranean region as development models in the area including Montenegro.

By summarizing the results of theoretical and empirical research of the sustainable development of Montenegro, as the cornerstone of the development of sustainable tourism, taking into account the multi-criteria analysis of the basic preconditions for the development of nautical tourism in the Montenegrin part of the Adriatic, management recommendations have been designed in order to secure a sustainable future.

The theoretical contribution of the doctoral dissertation is reflected in the systematization of knowledge related to nautical tourism, and in that sense the sustainable valorization of the potential of the Montenegrin part of the Adriatic in the function of future development processes.

The systematized results of the empirical research of development parameters in Montenegrin nautical tourism represent a special contribution of the doctoral dissertation, since they provide improvement of the records of this kind of data in the observed destination.

Specifically conducted research of attitudes of direct participants in the formation of a nautical tourist product results in a practical confirmation of the previously adopted scientifically-based content. In this manner, this doctoral dissertation presents a clear theoretical methodological framework for understanding the role that nautical tourism has in the sustainable development of Montenegro.

Подаци о докторској дисертацији

Ментор: Др. Снежана Ђекић, професор у пензији,
Универзитет у Нишу
Економски факултет

Наслов: Улога наутничког туризма у одрживом развоју Црне Горе

Резиме:

Црна Гора је у последњем кварталу двадесетог века, захваљујући развоју туризма, коначно дошла у прилику да валоризује изузетне природне лепоте и на тај начин обезбеди значајне приходе за националну економију. Међутим, иако је у том периоду, на развијеним дестинацијама Медитерана и у Америци, наутички, као један од видова туризма, бележио изузетне стопе раста, у Црној Гори се тај сегмент туристичке понуде почео озбиљније развијати тек последњих десет година. Раст и развој наутичке туристичке понуде у Црној Гори, није резултат стратешких планских активности, већ епилог појединачних иницијатива приватних инвеститора, што доводи у питање будућу одрживост тог процеса.

Сврха истраживања – Сврха истраживања у предметној докторској дисертацији, најпре се огледа у пружању целовитог увида у хронологију развоја и стање наутничког туризма, као дела комплексног економског феномена какав је туризам уопште посматрано. Након дескрипције улоге коју туризам има у Црној Гори, истраживање се усмерава на успостављање односа између развоја наутничког туризма и раније утврђених принципа одрживог развоја Црне Горе. Крајња намера је потенцирање значаја примене принципа одрживости у свим фазама развоја наутничког туризма на црногорском делу Јадрана.

Дизајн истраживања - Емпиријско истраживање извршено је обрадом и анализом података из примарних и секундарних извора. Подаци добијени из секундарних извора представљају

основ за успостављање пројекције будућих кретања, док су подаци из примарних извора, прикупљени анкетама 116 стејхолдера у периоду од 2012. до краја 2017. године, стављени у функцију тестирања претходно дефинисаних очекивања.

Налаз истраживања - Након евалуације улоге туризма уопште и наутичког посебно, установљено је да су те делатности од стратешког значаја за економију Црне Горе, те да представљају један од темеља будућег просперитета, само уколико се реализују у складу са принципима одрживог развоја.

Значај истраживања Обзиром да је наутички релативно слабо истраживан вид туризма у Црној Гори, значај предметног истраживања огледа се у свеобухватној анализи тог развојног феномена, на основу које су изведени одговарајући закључци, уз препоруке за будуће активности у оквиру обејктивно сагледаних одрживих параметара, на конкретној туристичкој дестинацији - црногорском приморју.

Научна област:

Економија

Научна
дисциплина:

Туризам и животна средина

Кључне речи:

наутички туризам, одрживи развој, црногорски наутички туризам, наутичка туристичка понуда, наутичка туристичка тражња, одрживи развој дестинације.

УДК:

338.48-52:797.14(497.16)(043.3)

CERIF
класификација:

S188 Economics of development

Тип лиценце
Креативне
заједнице:

CC BY-NC-ND

Data on Doctoral Dissertation

Doctoral
Supervisor:

Phd. Snežana Đekić

Title:

The Role of Nautical Tourism in Sustainable Development of Montenegro

Abstract:

In the last quarter of the twentieth century, Montenegro, by virtue of tourism development, finally came up with an opportunity to valorize exceptional natural beauties and thus provide significant revenues for the national economy. However, although in that period, in the developed Mediterranean destinations and in America, nautical tourism, as one of the forms of tourism, recorded exceptional growth rates, in Montenegro, this segment of the tourist offer has begun to develop more seriously in the last ten years. Growth and development of nautical tourist offer in Montenegro is not the result of strategic planning activities, but the epilogue of individual initiatives of private investors, which calls into question the future sustainability of this process.

Purpose of research – The purpose of research in the subject doctoral dissertation is firstly reflected in providing a comprehensive insight into the chronology of development and the state of nautical tourism as part of a complex economic phenomenon such as tourism in general. After describing the role of tourism in Montenegro, the research focuses on establishing a relationship between the development of nautical tourism and the previously established principles of sustainable development in Montenegro. The ultimate intention is to emphasize the importance of applying the principles of sustainability in all development stages of nautical tourism on the Montenegrin part of the Adriatic.

Research design - Empirical research was carried out by processing and analyzing data from primary and secondary sources. Data

obtained from secondary sources are the basis for establishing projections of future trends, while data from primary sources, collected by surveying 116 stakeholders in the period from 2012 to the end of 2017, were put into the function of testing the previously defined expectations.

Research findings - After evaluating the role of tourism in general and nautical in particular, it was established that these activities are of strategic importance for the economy of Montenegro, and that they represent one of the foundations of future prosperity, only if they are realized in accordance with the principles of sustainable development.

Significance of research - Since nautical tourism is relatively poorly explored in Montenegro, the significance of this research is reflected in a comprehensive analysis of this developmental phenomenon, on the basis of which appropriate conclusions were made, along with recommendations for future activities within the framework of reasonably observed sustainable parameters, on a specific tourist destination - Montenegrin coast.

Scientific Field:	Economics
Scientific Discipline:	Tourism and Environment
Key Words:	nautical tourism, sustainable development, Montenegrin nautical tourism, nautical tourist offer, nautical tourist demand, sustainable development of the destination.
UDC:	338.48-52:797.14(497.16)(043.3)
CERIF Classification:	S188 Economics of development
Creative Commons License Type:	CC BY-NC-ND

СПИСАК ТАБЕЛА

Први део

Табела 1. Главне карактеристике „стarih“ и „нових“ туриста

Други део

Табела 2. Карактеристике туризма до и после деведесетих година Двадесетог века

Трећи део

Табела 3. SWOT анализа економије Црне Горе

Табела 4. Старење црногорске популације у другој половини двадесетог века

Табела 5. Број станова и домаћинстава у Црној Гори 2011. године

Табела 6. Смештајни капацитети у СРЈ у односу на земље ЕУ 1994. године

Табела 7. Број ноћења у периоду од 2001. до 2010. године са индексом у односу на 1989.

Табела 8. Смештајни капацитети у Црној Гори 2014. године

Табела 9. Укупан допринос туризма и путовања БДП-у изражен у процентима

Табела 10. Усмеравање туриста по општинама у Црној Гори 2012. године

Четврти део

Табела 11. Производња мегажихти на глобалном нивоу, посматрано по величини пловила, у периоду од 2005. до 2007. године

Табела:12. Вредност производње пловила за спорт и разоноду у земљама ЕУ 2013. год.

Табела 13. Број компанија и запослених у производњи и обнови пловила за спорт и разоноду у водећим земљама ЕУ 2012. год.

Табела 14. Пад производње наутичких туристичких пловила у свету изазван утицајем светске економске кризе у периоду од 2007. до 2011. године

Пети део

Табела.15. Број учесника у укупној наутичкој туристичкој индустрији у САД од 1990. до 2011. године

Табела 16. Број marina на Медитерану посматрано по државама

Табела 17. Број marina и везова на европском подручју Атланског океана

Табела 18. Марине на највећим рекама, језерима и каналима у западној Европи

Табела 19. Транзитни пловни туристички правци у Србији (са лукама, пристаништима

и marinaма)

Табела 20. Структура marina и броја везова на италијанској обали
Медитерана

Табела 21. Преглед дозвола за пловидбу према начину доласка до југословенске обале
у периоду од 1965. до 1971. године

Табела 22. Наутички туристички капацитети у Хрватској од 1980. до 2000. године

Табела 23. Постојећи и планирани капацитети лука наутичког туризма у Хрватској
посматрано по жупанијама

Табела 24. Број пловила у хрватским marinaма према застави пловила до 2000. године

Табела 25. Број пловила у хрватским marinaма према застави пловила након 2000.
године

Табела 26. Раст прихода у лукама наутичког туризма у Хрватској од 2007.
до 2015. године

Табела 27. Број посетиатеља и пристајања крузера у лукама чланицама *MedCruise-a* на
Медитерану 2015. године

Табела 28. Кретање броја посетиатеља у *MedCruise* лукама на Медитерану од 2010. до
2015. године посматрано по државама у којима се луке налазе

Шести део

Табела 29. Поређење старих и актуелних планова развоја наутичких туристичких
капацитета у Црној Гори посматрано по локалитетима

Табела 30. Упоредни приказ два сценарија развоја наутичких туристичких капацитета
(комерцијалних везова) на хрватском делу Јадрана
(посматрано по жупанијама)

Седми део

Табела 31. Освајање нових тржишта приказано кроз раст броја долазака наутичких
туриста у Црну Гору према земљама њиховог порекла у периоду од 2007.
до 2015. године

Табела 32. Освајање нових тржишта приказано кроз раст броја долазака страних
пловила у Црну Гору према застави коју вију (земљама порекла пловила)
у периоду од 2007. до 2015. године

Табела 33. Анализа финансијских исказа за А.Д. Марину Бар од 2012. до 2016. године

Табела 34. Анализа финансијских исказа за Луку Котор А.Д. од 2012. до 2016. године

Осми део

Табела 35. Вишекритеријумска анализа локалитета за изградњу прихватних наутичких туристичких капацитета на црногорској обали Јадрана

СПИСАК ГРАФИКОНА

Трећи део

Графикон 1. Структура смештајних капацитета у СФРЈ 1989. године на 1,4 милиона кревета

Графикон 2. Структура смештајних капацитета у Црној Гори 1989. године

Графикон 3. Учешће бивших република СФРЈ у укупним смештајним капацитетима

Графикон 4. Постепени раст броја ноћења иностраних туриста у Црној Гори од 2001. до 2015. године (посматрано у односу на рекордну 1989. годину)

Графикон 5. Кретање климатских параметара на црногорском приморју у току године

Графикон 6. Кретање просечне температуре морске воде у Црној Гори током године

Графикон 7. Кретање броја долазака и ноћења туриста у првих девет месеци 2016. године у Црној Гори

Графикон 8. Усмеравање туриста по врсти смештаја 2012. године

Четврти део

Графикон 9. Кретање учешћа у светској јахтинг флоти у периоду од 2007. до 2011. године

Пети део

Графикон 10. Раст броја пловила за спорт и разоноду у САД од 1913. – 1998. год.

Графикон 11. Густина мреже унутрашњих пловних путева у појединим европским државама (*Дужина км/1000 км² површине*)

Графикон 12. Регионална распоређеност наутичко-туристичких капацитета у Италији (*Учешће је исказано у %*)

Графикон 13. Раст броја пловила у словеначким маринама од 1990. до 2004. године

Графикон 14. Промене у структури везова у хрватским маринама у периоду од 2003. до 2015. године

Графикон 15. Старосна структура наутичара у Хрватској 2012. године (учешће у %)

Графикон 16. Месечна примања по домаћинству наутичара у Хрватској 2012.
(учешће у %)

Графикон 17. Начин доласка наутичара у Хрватску од 2004. до 2012. године

Графикон 18. Промене у учешћу наутичара посматрано у односу на власништво над
пловилом од 2004. до 2012. године

Графикон 19. Однос броја пловила на сталном везу и у транзиту у хрватским
маринама 2015. године

Графикон 20. Кретање прихода хрватских лука наутичког туризма у милионима
куна (без ПДВ-а) посматрано по приморским жупанијама

Графикон 21. Кретање укупне вредности производње пловила за спорт и разоноду у
Европској Унији у периоду од 2005. до 2013. год. (у мил. €)

Графикон 22. Учешће појединих земаља у глобалној производњи пловила за спорт и
разоноду 2014. године, посматрано по врсти пловила

Графикон 23. Раст броја путника на кружним путовањима у свету од 1990. до 2006.
године

Шести део

Графикон 24. Промене у начину информисања наутичких туриста, приликом
одлучивања о избору Хрватске као дестинације за одмор, у периоду од
2004. до 2012. године

Седми део

Графикон 25. Кретање броја долазака страних пловила посматрано према дужини
пловила у периоду од 2007. до 2015. године

Графикон 26. Кретање броја долазака страних пловила посматрано према врсти
пловила у периоду од 2007. до 2015. године

Графикон 27. Учешће прихода од веза јахти у укупним приходима А.Д. Марине Бар у
периоду од 2012. до 2016. године

Графикон 28. Учешће прихода од веза јахти у укупним приходима Луке Котор А.Д. у
периоду од 2012. до 2016. године

СПИСАК СЛИКА

Трећи део

Слика 1. Троугао одрживости

Четврти део

Слика 2. Крузер „*Alure of the Seas*“ 225 282 БРТ

Слика 3. Трајект „Свети Стефан“

Слика 4. Излетнички брод хидро-глисер на Дунаву

Слика 5. „Мега-јахта“

Пети део

Слика 6. Изградња марине на Балтичком мору у Пољској-Гдиња

Слика 7. Регионална подела Италије

Слика 8. Подела медитеранског дела француске ривијере

Слика 9. *Марина Емпуриабрава*

Шести део

Слика 10. АД Марина Бар

Слика 11. Марина Будва

Слика 12. Марина Котор

Слика 13. Марина Порто Монтенегро (фаза 1)

Слика 14. Регионални просторни план Јужни Јадран – синтеза

Седми део

Слика 15. Компаративне предности марине Порто Монтенегро

Осми део

Слика 16. Заштита животне средине у акцидентној ситуацији пожар на јахти

САДРЖАЈ

УВОД	1
I САВРЕМЕНЕ ТЕНДЕНЦИЈЕ У РАЗВОЈУ МЕЂУНАРОДНОГ ТУРИЗМА	9
1. Туризам као сложени систем.....	9
2. Особине туристичког тржишта.....	11
2.1 Нови облици туристичка тражње.....	12
2.2. Нови облици туристичке понуде.....	16
II ОДРЖИВИ РАЗВОЈ КАО ОСНОВ ОДРЖИВОГ ТУРИЗМА	19
1. Концепт и принципи одрживог развоја.....	19
1.1 .Концепт и значење одрживог развоја.....	19
1.2. Основни принципи одрживости.....	22
2. Туризам и одрживи развој.....	25
III ОДРЖИВИ РАЗВОЈ ЦРНЕ ГОРЕ	29
1. Одрживи развој Црне Горе у складу са НСОП.....	29
2. Развој црногорске економије у функцији одрживог развоја.....	33
3. Друштвена димензија одрживог развоја Црне Горе.....	42
4. Управљање животном средином у функцији одрживог развоја.....	52
5. Одрживи развој црногорског туризма.....	58
5.1. Анализа развоја црногорског туризма.....	63
5.1.1. Улога црногорског туризма у југословемском туристичком развију.....	64
5.1.2. Црногорски туризам након распада СФРЈ	67
5.2. Црна Гора као туристичка дестинација.....	73
5.2.1. Природни предуслови за развој туризма у Црној Гори.....	74
5.2.2. Антропогени туристички ресурси.Црне Горе.....	80
5.2.3. Тржишни услови за развој црногорског туризма.....	81
5.3. Стратегијско планирање црногорског туристичког производа у функцији одрживог развоја.....	90
5.3.1. Мастер план развоја црногорског туризма.....	94
5.3.2. Стратегијско профилисање имица и позиционирање брэнда „Црна Гора еколoлошка држава“.....	98
IV ОСНОВНИ ПРЕДУСЛОВИ РАЗВОЈА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА	100
1. Наутички туризам.....	100
1.1. Појмовно дефинисање наутичког туризма.....	102
1.1.1. Лука наутичког туризма.....	104
1.1.2. Наутичко туристичко пловило.....	107

1.2. Садржајно одређење наутичког туризма.....	111
1.3. Нормативно регулисање наутичког туризма.....	114
2. Природни предуслови за развој наутичког туризма.....	115
2.1. Географска позиција наутичке туристичке дестинације.....	116
2.2. Геоморфолошке форме – рељеф приобаља.....	117
2.3. Хидрографски елементи – физичке особине воде.....	117
2.4. Климатске особине.....	118
3. Економски предуслови за развој наутичког туризма.....	118
3.1. Особине наутичког туристичког тржишта.....	120
3.1.1. Наутичка туристичка тражња.....	121
3.1.2. Наутичка туристичка понуда.....	123
3.2. Производња и сервис наутичких туристичких пловила.....	124
V ИНОСТРАНА ИСКУСТВА У РАЗВОЈУ НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА.....	130
1. Досадашњи развој међународног наутичког туризма.....	130
1.1. Развој наутичког туризма у Америци	131
1.2. Развој наутичког туризма у Европи.....	134
2. Развој наутичког туризма на Медитерану.....	140
2.1. Искуства Италије у развоју наутичког туризма.....	142
2.2. Искуства Француске у развоју наутичког туризма.....	148
2.3. Искуства Шпаније у развоју наутичког туризма.....	152
2.4. Искуства Грчке у развоју наутичког туризма.....	155
2.5. Искуства Турске у развоју наутичког туризма.....	158
2.6. Искуства Словеније у развоју наутичког туризма.....	159
2.7. Искуства Хрватске у развоју наутичког туризма.....	162
3. Међународни трендови у развоју одрживог наутичког туризму.....	185
3.1. Трендови у изградњи наутичких туристичких пловила.....	187
3.2. Трендови у изградњи лука наутичког туризма.....	191
4. Улога крузинга у међународном наутичком туризму.....	193
VI УПРАВЉАЊЕ РАЗВОЈЕМ ЦРНОГОРСКОГ НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА.....	201
1. Досадашњи развој црногорског наутичког туризма	201
2. Планирање развоја црногорског наутичког туризма.....	206
2.1. Сврха планирања наутичких туристичких капацитета.....	208
2.2. SWOT анализа могућности развоја наутичког туризма у Црној Гори..	210
2.3. Актуелни планови развоја црногорске наутичке туристичке понуде....	218
3. Изградња материјалне основе потребне за развој наутичког туризма у складу са политиком одрживог развоја Црне Горе.....	227
4. Организација наутичке туристичке понуде у Црној Гори.....	237
4.1. Координација служби у функцији одрживог развоја наутичког туризма.....	240
4.2. Организација наутичких туристичких лука у функцији одрживог развоја.....	244

4.3. Организација промоције наутичке туристичке понуде	246
5. Информатизација у наутичком туризму Црне Горе.....	253
6. Нормативни предуслови за одрживи развој наутичког туризма у Црној Гори.....	260
VII ЕКОНОМСКО-СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТ ОДРЖИВОСТИ НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ЦРНОЈ ГОРИ.....	271
1. Улога одрживог наутичког туризма у развоју црногорске економије.....	271
1.1. Освајање новог тржишта.....	274
1.2. Економско финансијски ефекти.....	281
1.3. Увођење нових технологија.....	289
1.4. Отварање нових радних места.....	291
1.5. Образовање кадрова за потребе развоја новог производа.....	295
2. Утицај развоја наутичког туризма на одрживост локалног становништва.....	299
2.1. Утицај развоја наутичког туризма на локално становништво с економског становишта.....	301
2.2. Утицај развоја наутичког туризма на локално становништво са социјалног становишта.....	302
2.3. Утицај наутичког туризма на одрживост локалног становништва посматрано са културног становишта.....	305
VIII ЕКОЛОШКА ОДРЖИВОСТ РАЗВОЈА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ЦРНОЈ ГОРИ.....	309
1. Истраживање утицаја развоја наутичког туризма на стање животне средине.....	309
2. Мере за спречавање, смањење или отклањање штетних утицаја на животну од развоја наутичког туризма на црногорском делу Јадрана.....	312
2.1. Дефинисање индикатора стања и праћење утицаја развоја наутичког туризма на животну средину.....	316
2.2. Нормативна регулатива и надлежни органи који обезбеђују заштиту животне средине у свим фазама развоја црногорског наутичког туризма.....	318
ЗАКЉУЧАК.....	325
ЛИТЕРАТУРА.....	331
ПРИЛОГ. - Испитивање ставова „stakeholders“ на тему: „Улога наутичког туризма у одрживом развоју“.....	342
Биографија	

УВОД

Ради што бољег задовољења потреба савремених туриста, јавили су се нови видови туризма, који у већој или мањој мери доприносе одрживом развоју туристичких дестинација. Наутички туризам се појавио још почетком двадесетог века, али економски значај за националне привреде и дестинације у којима се развија, добија тек у последњих четрдесетак година. **Предмет истраживања** докторске дисертације је развој наутичког туризма као засебног сегмента туристичке понуде у Црној Гори и улога коју он има у одрживом развоју Црне Горе.

Циљ истраживања је да дефинише улогу наутичког, као једног од видова туризма, у привредном развоју неке државе, приказано на примеру Црне Горе, затим да одреди правце економски одрживог развоја овог вида туризма, укаже на најбоље локалитете за изградњу наутичке туристичке понуде у Црној Гори, одреди правце социо-културног и еколошки одрживог развоја наутичког туризма на овој туристичкој дестинацији, те да кроз инострана искуства у развоју наутичког туризма премости недостатак искуства Црне Горе и укаже на остале ефекте које ће развој наутичког туризма имати на дестинацијама које тек развијају овај вид туристичке понуде.

У складу са дефинисаним предметом и циљем истраживања, структуру докторске дисертације чини осам делова. Првих пет делова су теоријског карактера, упућују на феномен наутичког као једног од видова туризма и одрживог развоја као глобално општеприхваћеног развојног концепта. У петом делу сагледани су стање и кретања у међународном наутичком туризму. У шестом делу су на основу предходно усвојеног научно заснованог садржаја дате основне смернице за успостављање успешног управљања наутичком туристичком дестинацијом. Седми и осми део су емпиријског карактера и упућују на одговоре везане за улогу наутичког туризма у одрживом развоју Црне Горе.

У првом делу дисертације, који носи назив *Савремене тенденције у развоју међународног туризма*, сагледан је туризам као сложени део целокупног друштвеног система, уз приказ интерактивних веза међу појединим елементима, посебно из сфере услужних делатности. Кроз упознавање са новим облицима туристичке тражње и њима

прилагођене одговарајуће понуде, сагледане су и особине туристичког тржишта, што представља увод у касније истраживање наутичког тржишта као његовог засебног дела.

У другом делу дисертације, који носи назив *Одрживи развој као основа развоја одрживог туризма*, сагледана је историја успостављања глобалног концепта одрживог или уравнотеженог развоја. Економски развој који је еколошки и социјално прихватљив у основи је Агенде 21, којом је између осталог на самиту у Рију усвојено 27 принципа које треба испоштовати у циљу успостављања одрживог развоја. Поред основних смерница дефинисаних у циљу успостављања глобално одрживог управљања друштвеним развојем, у овом делу дисертације приказане су и везе између развоја туризма и основних начела одрживости. Стратегија одрживог развоја Европске Уније представља темељ на којем су израђене стратегије земаља чланица и осталих које теже чланству у заједници европских народа. Обзиром да је Црна Гора једна од земаља Западног Балкана које су кандидати за чланство у Европској унији, приказани су и принципи на којима почива заједничко стратезијско одређење њених чланица у вези концепта одрживог развоја.

У трећем делу дисертације, који носи назив *Одрживи развој Црне Горе као основа развоја одрживог туризма*, повезана су истраживања из прва два дела са детаљном разрадом примене концепта одрживог развоја у Црној Гори. Кроз хронолошки приказ поступка припреме и усвајања црногорске Националне стратегије одрживог развоја, уз пратеће документе и осврт на сличне активности у земљама региона, на систематичан начин се дошло до представљања визије одрживе будућности и циљева које треба остварити на том путу. Посматрано са временске дистанце од 10 година, након усвајања националне стратегије, сагледани су и недостаци који се испољавају у погледу њене примене. Применом *SWOT* методе сагледане су предности и шансе али и недостаци и претње, будућем развоју националне економије. Одржива будућност црногорске економије, препозната је пре свега у природним ресурсима погодним за развој туризма, органске пољопривредне производње и експлоатацији обновљивих извора енергије. Развојем економије знања уз индустрију, која није у супротности са претходним, додатно би се обезбедили од екстерних фактора који прете економијама стратешки ослоњеним на туризам. Управљање животном средином Црне Горе, обзиром да су очувани природни ресурси основ будућег развоја, приказано је кроз детаљну анализу садашњег стања њених појединих сегмената и дефиницију препорука и механизма будуће заштите. Социјални

аспект, као последњи разматрани у овом делу, трећи стуб одрживог развоја Црне Горе, приказан је кроз анализу имплементације више националних политика уз јасно дефинисано право на здрав и продуктиван живот у хармонији са природом са формално обезбеђеном могућношћу учешћа јавности у поступку одлучивања.

Након детаљне анализе стања и одрживости укупне црногорске економије, у овом делу дисертације посебна пажња је посвећена одрживом развоју црногорског туризма. Кроз ретроспективу досадашњег развоја извршена је детаљна анализа изградње црногорске туристичке понуде у три фазе. Црна Гора као туристичка дестинација, сагледана је из перспективе природних и антропогених развојних ресурса, уз посебан осврт на тржишне предуслове и смернице за њен будући уравнотежен развој..

Четврти део дисертације, који носи назив *Основни предуслови развоја наутичког туризма*, представља наставак истраживања фокусиран на наутички туризам, као један од релативно нових, до сада у Црној Гори ретко обрађиваних, развојних трендова савременог туризма. Наиме, иако се историја развоја овог вида туризма може посматрати кроз одређене активности и више векова уназад, тек шездесетих година прошлог века, након започињања серијске производње наутичких туристичких пловила, уз изградњу посебних лука наутичког туризма (марина), долази до значајнијег утицаја наутичког туризма на укупне туристичке токове. Озбиљнији развој овог вида туристичке понуде, на црногорском делу Јадрана, почиње тек пре нешто више од десет године. Због тога, су у овом делу дисертације, детаљно обрађени основни појмови везани за наутички туризам, луке наутичког туризма и наутичка туристичка пловила. Кроз садржајно одређење наутичког туризма, истакнуте су генералне специфичности тог у односу на остале видове туристичке понуде. Географска позиција, рељеф приобаља, хидрографске особине морских и унутрашњих вода и клима, издвојени су и сагледани као основни природни предуслови од чије диферентне комбинације зависи будућност развоја наутичког туризма на некој дестинацији. Поред природних, кроз анализу наутичког туристичког тржишта, посматраног из угла понуде и тражње, уз додатни осврт на производњу и сервис пловила, у овом делу дисертације, сагледани су и економски предуслови развоја наутичког туризма на некој дестинацији.

На почетку петог дела дисертације, који носи назив *Инострана искуства у развоју наутичког туризма*, кроз осврт на историју развоја међународног наутичког туризма, сагледани су развојни токови последњих 50 година, који недвосмислено упућују пажњу на два глобално најзначајнија наутичка туристичка тржишта, америчко и европско. Северна Америка се сматра колевком савременог наутичког туризма. У Америци је први пут 1928. године за луку наутичког туризма званично употребљен назив „марина“. Први салони наутичких туристичких пловила су одржани, тридесетих година прошлог века, у Сан Франциску и Чикагу. Америчка производња пловила, намењених спорту и разоноди, на крају прошлог века, представљала је више од пола светске производње. Богата историја, у овом сегменту туризма, уз висок обрт свих пратећих економских параметара, обезбеђује приход од преко 32 милијарде долара националној економији. Међутим, поред изразитих економских користи, дат је и приказ читавог низа докумената и мера уз помоћ којих се у Америци обезбеђује усмеравање будућег развоја наутичког туризма у правцу одрживости, како на нивоу појединих држава, тако и на савезном нивоу.

Развој наутичког туризма у Европи сагледан је кроз подручје Медитерана, Атлантског океана и унутрашњих европских вода. Европска страна Атлантика, нема тако погодне услове за развој јахтинга као Медитеран, али ипак захваљујући богатој традицији и изузетно квалитетним емитивним тржиштима којима гравитира, развија значајну понуду у овом сегменту туризма. На највећим речним пловним путевима у Европи развијена је такође богата понуда, како у сегменту јахтинга, тако и у области крузинга-крстарења. Из те перспективе сагледано је и стање и главни развојни потенцијал наутичке туристичке понуде на српским рекама. Коначно, искуство земаља које излазе на европски део Средоземног мора, као глобално најзначајнијег рецептивног региона у области наутичког туризма, којем припада и Црна Гора, приказано је кроз детаљну анализу овог сегмента туристичке понуде у најзначајнијим дестинацијама Италији, Француској, Шпанији, Грчкој, Турској, Словенији и Хрватској. Обзиром да је Црна Гора наутичка туристичка дестинација са релативно малим искуством, те да је као део јединствене регионалне понуде директно ослоњена на Хрватску, резултати истраживања њиховог досадашњег искуства уз анализу садашњег стања са препорукама за будући развој, значајно доприносе извођењу закључака везаних за тему дисертације. У овом делу дисертације сагледано је и међународно искуство и савремени трендови у изградњи наутичких туристичких пловила

и лука наутичког туризма. Коначно, глобални развој крузинга или кружних путовања је приказан као сегмент туризма који се такође одвија на води, међутим, иако га неки аутори сврставају у наутички, овај вид туризма, због изразитих посебности, мора бити предмет засебног истраживања како у Црној Гори тако и на већини дестинација.

Шести део дисертације носи назив *Управљање развојем црногорског наутичког туризма*. На самом почетку, кроз историјски приказ развоја пловидбе у сврху забаве и првих наутичких туристичких капацитета, преко детаљне анализе садашње понуде у лукама наутичког туризма, успостављена је припрема за даљњу разраду теме. У поступку планирања, као првом кораку у дефинисању активности које ће водити остварењу развојних циљева у будућности, уз теоретски опис специфичности туристичког планирања, прилагођен ограниченим просторним ресурсима црногорског дела Јадрана, користи се тзв. модел развојног просторног планирања. За потребе планирања у функцији управљања развојем наутичког туризма у Црној Гори применом *SWOT* методе извршена је анализа могућности будућег одрживог развоја овог вида туризма на црногорској обали. Анализом актуелних планова развоја црногорске наутичке туристичке понуде сагледани су сви плански документи који третирају ову материју. Том приликом, идентификована су одступања, која ће због ограничености просторног ресурса, неминовно угрозити природни потенцијал и одрживост будућег развоја. У том су контексту кроз препоруке за изградњу материјалне основе потребне за одрживи развој наутичког туризма у Црној Гори, дате смернице у оквирима јасно дефинисаног капацитета носивости, уважавајући постојећи притисак на све сегменте обалног простора. Квалитетна организација дестинацијске наутичке туристичке понуде један је од најважнијих елемената у коципирању одрживе будућности. У том су смислу сагледане постојеће околности и дате препоруке за јасно дефинисање носилаца активности и одговорности у свим сегментима комплексног наутичког туристичког производа. Примена информационих технологија се мора укључити у све делове организације и управљања развојем црногорског наутичког туризма, како би се правовремено обезбедило, за ту сврху посебно важно, партнерство међу појединим учесницима. Коначно, детаљном анализом нормативне регулативе која се директно и индиректно везује за развој наутичког туризма у Црној Гори, сагледани су недостаци и дате смернице за израду јединственог свеобухватног закона, који ће бити усклађен са европском регулативом и осталим међународним прописима и конвенцијама.

У седмом делу дисертације, који носи назив *Економски социокултурни аспект развоја наутичког туризма у Црној Гори*, на основу претходно обрађене материје и емпиријских података сагледана је позиција наутичког туризма у односи на два од три основна стуба одрживог развоја Црне Горе. Улога наутичког туризма у развоју црногорске економије сагледана је кроз анализу: статистичких података везаних за раст броја наутичких туриста у последњих десет година, освајање нових емитивних тржишта посматрано према пореклу туриста наутичара и застави, величини и типу пловила. Економско финансијске користи Црне Горе од развоја наутичког туризма, у недостатку званичних података, су приказане кроз упоредну компаративну анализу и синтезу расположиве статистичке грађе, финансијских извештаја појединачних носилаца понуде и процене учешћа наутичког туризма у макроекономским агрегатима, по моделу Европске уније и конкурентских дестинација. Поред претходних доминантних економских категорија, улога и значај развоја наутичког туризма за црногорску економију, у овом делу дисертације, сагледаће се и кроз допринос који националној економији доноси увођење нових технологија и отварање нових радних места. Наиме, учешћем у изградњи материјалне основе и остале понуде, у оквиру развоја црногорског наутичког туризма, велики број домаћих компанија стекао је значајно међународно референтно искуство, које им обезбеђује могућност пласмана сада конкурентних производа и услуга и на иностраном тржишту. Отварање нових радних места, у оквиру целокупног система наутичке туристичке понуде, од изузетног је значаја за националне економије које су попут црногорске у развоју. Иако ни у овом делу, још увек не постоји званична евиденција броја запослених у наутичком туризму, на основу теоријске грађе, уз компаративну анализу података са конкурентских дестинација и неких од појединачних носилаца понуде из Црне Горе, сагледан је и према садашњем и планираном развојном сценарију исказан оквирни и очекивани број запослених у лукама наутичког туризма и неким од пратећих делатности. У том смислу, поред очекиваног раста броја запослених у овом сегменту туристичке понуде, кориштењем искуства развијених дестинација и очекивања туриста наутичара, уважавајући постојеће стање у образовном систему и на тржишту рада Црне Горе, у овом делу дисертације дате су и препоруке за унапређење кадровског потенцијала у складу са потребама одрживог развоја.

У седмом делу дисертације, поред извођења закључака везаних за улогу наутичког туризма у одрживом развоју црногорске економије, сагледан је и утицај који ће развој овог вида туризма имати на локално становништво. Задовољење потреба и унапређење квалитета живота локалног становништва, не реметећи при томе природну равнотежу, треба да је циљ сваког развојног концепта, па тако и наутичког туризма. Начин на који је то могуће остварити, приказан је кроз анализу утицаја овог сегмента туризма на локално становништво посматрано са економског, социјалног и културног становишта, уз препоруке којима би се обезбедило да тај развој буде у контролисаним одрживим границама.

Осми део дисертације, који носи назив *Еколошка одрживост развоја наутичког туризма у Црној Гори*, представља закључно истраживање, везано за утицај развоја наутичког туризма на последњи од три стуба одрживости, животну средину. Питање животне средине се не разматра последње као најмање битан сегмент укупне одрживости, већ супротно. Након сагледавања економских и социокултурних користи и изазова, обезбеђење одржаја природне равнотеже је „*conditio sine qua non*“ - услов без којег се не може планирати будући развој наутичког туризма. Наиме, само онај развој који подразумева правовремено антиципирање питања заштите животне средине кроз одговарајућа решења везана за спречавање, смањење или отклањање штетног утицаја, у складу са општим начелима одрживог развоја, може бити оправдан, независно од економских користи и друштвеног благостања који тренутно обезбеђује. У том смислу, у оквиру овог дела дисертације, испитане су промене које у природи изазива: изградња наутичких туристичких капацитета, повећано присуство наутичких туристичких пловила у морском екосистему и акциденти до којих може доћи у лукама наутичког туризма и ван њих. С'тим у вези дате су препоруке кроз јасно дефинисане мере за спречавање, смањење или отклањање штетних утицаја на животну средину у свим фазама развоја, од планирања и пројектовања будућих капацитета, преко изградње до почетка и током њихове експлоатације. У поступку планирања и пројектовања будућих капацитета, правилни одабир локације један је од основних предуслова будуће одрживости. Међутим, кроз примену вишекритеријумске анализе локалитета, на којима се налазе или је планирана изградња лука наутичког туризма у Црној Гори, долази се до закључка да неке позиције, иако изузетно повољне, посматрано из угла инвеститора и будуће економске одрживости,

изразито су упитне посматрано из перспективе заштите животне средине. У том смислу, дате се препоруке у оквиру којих је потребно преиспитати постојећу планску документацију. У поступку изградње наутичких туристичких капацитета, неминовно ће доћи до нарушавања природне равнотеже, те су због тога дате и оквирне смернице којима се обезбеђује минимизирање штетног утицаја на природни амбијент микролокалитета на којем се изводи градња и шире. Коначно, последња фаза – експлоатација, већ изграђене наутичке туристичке понуде, подразумева неограничен временски интервал, те је стога било потребно дефинисати смернице на основу којих ће се пратити, спречити, смањити и отклонити могући негативни утицаји наутичког туризма на животну средину у будућности. Са тим у вези дат је и преглед нормативне регулативе уз системски дефинисане надлежности и одговорности за заштиту животне средине у процесу развоја наутичког туризма на црногорском делу Јадрана.

У оквиру предметног истраживања извршено је и теренско испитивање ставова свих сегмената учесника у наутичком туристичком ланцу, из различитих земаља, различитог старосног доба и степена образовања. Резултати истраживања су коришћени у дефинисању закључка и препорука за будући развој у седмом и осмом делу дисертације, а детаљно су приказани у Прилогу 1.

ПРВИ ДЕО

САВРЕМЕНЕ ТЕНДЕНЦИЈЕ У РАЗВОЈУ МЕЂУНАРОДНОГ ТУРИЗМА

1. Туризам као сложени систем

Туризам (француски *tour*-обилазак, *tourisme*-путовање) је путовање ради забаве, задовољства, разгледања занимљивих крајева, лечења.¹ Појмови **туриста** и **туризам** први пут су званично коришћени 1937. године, од стране Лиге народа. Тада је туризам дефинисан као: „путовање људи на 24 часа, или дуже, у неку земљу у којој немају стални боравак“.² Уз ову дефиницију наводе се четири групе људи који се сматрају туристима: путници из разоноде, особе на службеним путовањима, путници који иду на скупове било које врсте и особе које иду на крстарење макар оно било краће од 24 сата. Међународна организација службених туристичких организација је такође 1950. године у Даблину (уз одр. допуне) усвојила ову дефиницију туризма.³ На Конференцији ОУН 1954. године дата је дефиниција појма **туриста** која гласи: „Туристи су лица, која путују у циљу службених путовања, конференција, конгреса, различитих сусрета, одмора, лечења, учења, због породичних, религиозних и спортских разлога“. Ова дефиниција, будући да произилази из акта ОУН, служи као основа за спровођење међународне туристичке статистике, туристичког права и визних формалности. Туристима се такође сматрају посаде авиона или бродова, ако остају ван свог места боравка дуже од 24 часа. Туристима се не сматрају радници на привременом раду, или дневни мигранти, лица без сталног места боравка, избеглице, војни континенти у војним базама, привремени и стални имигранти, дипломате, представници конзулата, транзитни путници. Према Унковићу, најприхватљивију дефиницију туризма, коју је усвојило и међународно удружење туристичких експерата (AIEST), дали су швајцарски аутори *Hunziker* и *Krapf*, а која гласи: „Туризам је скуп односа и појава које произилазе из путовања и боравка посетилаца неког места, ако се тим

¹ Вујаклија, М., (1980) „Лексикон страних речи и израза“ Просвета, Београд, стр.938

² Smith, S., (1989) „*Tourism Analysis*“ Longman Scientific & Technical, London, стр.18

³ Ибидем

боравком не заснива стално пребивалиште и ако с таквим боравком није повезана никаква њихова привредна делатност“.⁴

Постоје и разне дефиниције туризма **као система**, једна од првих је она коју је дао *N. Lepier* по коме: „целовити систем туризма чини пет елемената: **туристи, емитивна регија, дестинацијска регија, транзитне руте** којима туристи путују из једног у друго подручје и **туристичка привреда** која представља организациони елемент“.⁵ Емитивна регија, дестинацијска регија и транзитне руте су географски елементи сложеног туристичког система. Емитивна регија је простор-регион који представља извор туристичке тражње. Транзитне руте представљају простор - регије кроз које туристи пролазе на путу до коначног одредишта туристичког путовања које представља дестинацијску регију. Туристичка привреда као пети елемент сложеног туристичког система представља скуп делатности које се баве производњом и прометом роба и услуга намењених туристима. Предност овог модела туристичког система је у његовој једноставности и свеобухватности.

Туризам као систем, део је (подсистем) једног ширег-друштвеног система. Између друштвеног система и туризма као подсистема постоји одређени систем веза. Поред туризма, у формирању друштвеног система учествују и други сложени системи. Неки од тих сложених система су у мањој или већој мери повезани са туризмом. Наиме, сваки систем ја скуп елемената између којих постоје одређене везе. Тако је туризам, као сложени систем, скуп природних, економских, социјалних и техничких елемената између којих су успостављене специфичне везе карактеристичне за овај систем. Елементи који учествују у формирању туристичког система, на одређеном простору, могу истовремено бити саставни елементи и неких других сложених система, са којима су у специфичним везама карактеристичним за те системе, нпр. саобраћајно предузеће на некој туристичкој дестинацији истовремено учествује у превозу туриста (као део туристичког система) и у превозу грађана и роба (као део саобраћајног система).

Већина елемената туристичког система припада делатностима које по својим особинама спадају у групу услужних делатности. Посматрано са тог аспекта, туризам као подсистем целокупног привредног система спада у услужне делатности. Међутим, у

⁴Унковић, С., (2001) „Економика туризма“ Савремена администрација, Београд, стр.10

⁵Попеску, Ј., (2011) „Менаџмент туристичке дестинације“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.23

формирању сложеног туристичког система учествују и делатности које не припадају групи услужних, као нпр. пољопривреда, грађевина, занатство и многе друге. Због тога се приликом научног изучавања туризма, као сложене економске и друштвене појаве, користе резултати истраживања из многих научних области као што су: економија, социологија, психологија, географија, медицина, историја, уметност-култура, техничко-технолошке науке и др. Том приликом, у научном истраживању туризма користи се само онај део научних истраживања, претходно поменутих система, који их повезује са сложеним туристичким системом. Место и улога тих истраживања зависиће пре свега од теме истраживања везаног за туризам.

На значај и комплексност сложеног туристичког система указује и чињеница да се ради о највећој миграцијској појави не само данашњице него и уопште у историји човечанства. Овде се не ради само о пуком „премештању“ људи у простору, већ се том приликом премештају и културе, навике, идеологије, религије. У том контексту „на туризам треба гледати као на посебну миграторну појаву у простору и међу људима која на обе стране и у њиховим међусобним односима ствара бројне последице различитог карактера и различитог предзнака (позитивног и негативног)“. Према Вуконићу, да туризам као систем не припада само економској сфери говорили су и раније споменути теоретичари туризма *Hunziker i Krapf*.⁶

За ову дисертацију посебно је значајан однос између сложеног туристичког система и развоја друштва у целини. Управо је због тога, на почетку дисертације, значајно истакнути сложеност овог система, која се огледа кроз велики број разноврсних елемената који кроз систем многоструких веза које међу њима постоје проузрокују различите (позитивне и негативне) последице у неком подручју.

2. Особине туристичког тржишта

Појам тржишта је веома сложен. Уопште посматрано, тржиште се дефинише као скуп односа понуде и тражње усмерених на размену материјалних добара и услуга посредством новца по одређеној цени. У односу на простор, тржиште се најчешће посматра као локално, национално или светско (међународно). Према предметима

⁶Вуконић, Б., Кеча, К., (2001) „Туризам и развој“ Микрорад Д.О.О. и Економски факултет, Загреб, стр.17-23

размене, тржиште може бити: тржиште роба и услуга, тржиште фактора производње и тржиште новца. Уколико није прецизирано о којем се тржишту ради, обично се мисли на тржиште робе, јер је и настанак тржишта везан за настанак робне размене.

Конститутивни елементи туристичког тржишта су следећи: туристичка тражња и понуда, туристичка услуга и цене.⁷ Туристичко тржиште се по дефиницији не разликује од осталих тржишта, тј. тек се приликом функционисања - међудејства саставних елемената туристичког тржишта манифестују одређене специфичности које га чине посебним у односу на нека друга тржишта.

Основна карактеристика туристичког тржишта је доминантна позиција тражње у односу на понуду. Односи између тражње и понуде у туризму су такви да је тражња изразито еластична док је понуда изразито нееластична, што значајно утиче на специфичности туристичког у односу на остала тржишта. Поред тога, у туризму је изражена сезонска концентрација промета (у највећем броју туристичких земаља 70-80% укупног туристичког промета се остварује у периоду јун-септембар на мору, или децембар-март на планини).

2.1. Нови облици туристичке тражње

Туристичко тржиште, као и већина других тржишта данас, има изразито динамичан карактер, што значи да је подложно сталним променама у току времена. То је разлог, да опис елемената неког тржишта, као што су понуда и тражња, мора уважити промене које се дешавају. Међутим, постоје и неке од особина ових елемената које су мање више константне, нпр. специфичне особине туристичке тражње су: еластичност, хетерогеност, сезонски карактер, усмереност тражње на медитеранско подручје.

Еластичност туристичке тражње је изражена у односу на економске и некономске факторе.⁸ Економски фактори који различито утичу на туристичку тражњу су цене и доходак носилаца тражње, док у некономске факторе еластичности спадају политичка ситуација, епидемије, природне непогоде и сл. Када се говори о еластичност туристичке

⁷Унковић, С., (2001) „Економика туризма“ Савремена администрација, Београд, стр.129

⁸Еластичност се дефинише као релативна промена у тражњи производа подељена са релативним променама у факторима тражње (цена, доходак и сл.)- проценат промене у зависној варијабиле (тражњи) које је последица промене од 1% одређене независне варијабиле (цене, доходака и сл.).

тражње у односу на цене, превасходно се мисли на цене смештаја, исхране и превоза, јер оне представљају основу туристичке потрошње. Повећање или смањење цене основних туристичких услуга различито утиче на одређене сегменте туристичке тражње, тако нпр. познатао је да повећање цена авионских карата има различит утицај на одређене сегменте тражње. Досадашње искуство је показало да ће повећање цена карата имати мањи утицај на сегмент пословних путовања (овај сегмент тражње има у том случају особину еластичне тражње) него на сегмент путовања ради одмора, разоноде и сл. (ови сегменти тражње имају у том случају особине нееластичне тражње). Еластичност туристичке тражње у односу на доходак, може се објаснити као бржи раст издатака за задовољење туристичких потреба од раста дохотка носилаца туристичке тражње.⁹

Хетерогеност туристичке тражње посматра се из угла различитих потреба њених носилаца, као и различитих могућности њиховог задовољења. Сегментација тржишта тражње, према неким од карактеристика (нпр. године старости, пол, регион одакле долазе, образовање, степен потрошње производа и сл.), као и прилагођавање понуде потребама тих сегмената, један је од модела који се најчешће користе као одговор на хетерогеност туристичке тражње.

Сезонски карактер туристичке тражње, како је раније речено, огледа се у њеној изузетној активности у сезонским терминима који су у тражњи за приморским дестинацијама везани за летњи период јун-септембар, док се тражња за планинским дестинацијама концентрише на зимски период децембар-март, посебно у периоду божићних и новогодишњих празника.

Усмереност туристичке тражње према медитеранском подручју односи се посебно на подручје најразвијенијих медитеранских земаља (Француска, Италија, Шпанија, Грчка) у којима се оствари скоро половина туристичких ноћења у Европи. Међутим, поред претходних дестинација, последњих година и друге медитеранске дестинације попут

⁹У развијеним туристичким земљама (САД, Немачка, Француска, Аустрија, Швајцарска), у другој половини двадесетог века, када је међународни туризам доживио пуну експанзију, раст трошкова (из доходака) за путовања је био већи него раст доходака. Ако је нпр. раст доходака био за 1 % трошкови за путовања су расли за више од 1%. У периоду од 1960-1970 распон овог коефицијента се кретао од 15,8 до 1,13. Већ крајем двадесетог века дошло је до пада овог коефицијента и релативног смиривања, али је он и даље остао изнад 1, у корист трошкова путовања. Овакав тренд се тумачи као стабилизација туризма као друштвено-економске појаве и стабилизација одоса између туристичких и егзистенцијалних потреба. (Бакић, О., (2000) „Маркетинг у туризму“ Економски факултет, Београд, стр.55)

Турске, Египта и Хрватске имају значајан удио у туристичком промету оствареном на Медитерану.¹⁰

Последњих двадесет година на туристичком тржишту је све више нових облика туристичке тражње. Раст дискреционог дохотка и времена, као и промене које се дешавају у социо-културној и демографској сфери, у значајној мери утичу на стил живота савременог човека, а самим тим и на његове потребе. Посматрано из угла носиоца туристичке понуде, динамика промена на тржишту тражње захтева континуирано праћење и прилагођавање новим захтевима. Док неки сегменти тражње стагнирају или опадају, на тржишту долази до појаве сасвим нових облика тражње, као и до значајног повећања појединих сегмената тражње који су раније имали миноран значај за укупна туристичка кретања. Примера ради, као сегменте туристичке тражње чији значај стагнира или опада можемо навести класичне купалишне госте на приморским дестинацијама. Сегменти туристичке тражње чији значај расте у задњем периоду су: наутички туристи; „*over sixty*“ сегмент – старији туристи чији учешће у укупној популацији је све веће, поготову у развијеним земљама; планинари; „*mountain-bike*“ (теренски бицикл) туристи; бордери; еко-туристи; сегмент туриста заинтересован за здравствено-рекреативне „*wellness*“ програме итд. Поред претходних, на тржишту се јављају и неки сасвим нови сегменти тражње као нпр. фото-туристи; туристи волонтери; свемирски туристи; виртуелни туристи; етички туристи и др.¹¹

Савремени трендови, које се испољавају на тржишту туристичке тражње, у значајној су мери условљени и великим променама, које се развијају у свести савременог човека, по питањима везаним за очување животне средине. Претходно наведени, растући и нови облици туристичке тражње углавном спадају у категорију еколошки одговорног сегмента друштва. Паду популарности класичне купалишне понуде „4 С“ значајној мери доприноси и повећање штетности сунчевих зрака, условљено уништењем дела озонског омотача.¹² Неки аутори ове промене виде као поделу туристичке тражње на „старе“ и „нове“ туристе, с тим што нови туристи бележе раст учешћа у укупном туристичком промету у односу на старе туристе.

¹⁰Бакић О., (2000) „*Маркетинг у туризму*“ Економски факултет, Београд, стр.60

¹¹Novelli M., (2005) „*Niche Tourism*“ Elsevier, Amsterdam, стр.9

¹²4-С-скраћени назви за Енг. синоним (*sun, sand, sea, sex*) на којем је израстао купалишни туризам који је у другој половини двадесетог века у основи довео до појаве масовног туризма

Табела 1. Главне карактеристике „стариx“ и „новиx“ туриста

СТАРИ ТУРИСТИ	НОВИ ТУРИСТИ
Воле море и сунце	Воле да осете нешто другачије
Прате масу	Воле да се издвајају
Данас овде, сутра иду	Види и уживај, али не уништавај
Воле атракције	Воле спорт
Преопрезни	Авантуристи
Једу у хотелском ресторану	Испробавају локална јела

Извор: ЂЕКИЋ, С., Станојевић, Ј., (2010) „Изазови туризма у будућности, у *Poslovne strategije in izzivi sodobnega sveta*, 2. Међународна пословна конференција, Висока пословно-комерцијална школа, Цеље, стр. 320-329

Поред претходно приказане генерализације промена на тржишту туристичке тражње, у последњих двадесет година, у туристичкој науци, развијен је велики број научних метода, који се бави предвиђањима и проценама неких од карактеристика туристичке тражње. Методе које се користе у прогнозирању туристичке тражње, *Vanhove N.* разврстава у три групе: 1) математичке и економетријске методе и технике; 2) методе и технике кориштења мишљења групе експерата „метод Делфи“;¹³ 3) класични приступи предвиђања.¹⁴ Међу математичким и економетријским методама најзаступљенији су мултиваријабилни регресијски модели (Арцхеров модел, Артусов модел и Аскарријев модел) и гравитацијски модели (Крамтон-Танов модел, Армстронгов модел и Лаброов *trip-generation* модел).¹⁵

¹³Метод Делфи (енг.*Delphi*) – је у основи анонимно панел истраживање, које се састоји од комбинације мишљења и оцене групе експерата различитих профила о могућности и вероватноћи да ће се неки догађај догодити унутар неког раздобља. Спроводи се у пет фаза, резултати истраживања исказују се степеном вероватноће као субјективном проценом да ће се неки догађај десити у одређеном времену. Погоднија је за квалитативне прогнозе и чешће се користи за дугорочна предвиђања просторних трендова и праваца него за предвиђање величине туристичке тражње. (Вуконић Б., КечаК., (2001) „*Туризам и развој*“ Микрорад Д.О.О. и Економски факултет, Загреб, стр.230)

¹⁴У класичне приступе предвиђања убрајају се истраживања као што су: истраживања тржишта у емитивним земљама и подручјима, истраживања у самој туристичкој дестинацији, анализа статистичких података о оствареном физичком промету и тенденцији кретања домаће и међународне тражње и др.

¹⁵Вуконић Б., Кеча К., (2001) „*Туризам и развој*“ Микрорад, Загреб, стр. 221

Анализом нових облика туристичке тражње, долази се до закључка да у савременим условима, у којима владају велике промене, туристичке потребе релативно тешко достижу тачку сатурације (потпуног задовољења), јер се увек може уживати у новим облицима понуде, посетити ново туристичко подручје и нова дестинација, користити нови облик смештаја или други нови видови превоза.

2.2. Нови облици туристичке понуде

Туристичка понуда је, уз туристичку тражњу, услуге и цену конститутивни елемент туристичког тржишта. Туристичка понуда обезбеђује задовољење туристичке тражње синхронизованим деловањем атрактивних, комуникативних, и рецептивних фактора. Атрактивни фактори понуде привлаче посетиоце, а чине их рекреативне, културне и друге подлоге и садржаји путовања и боравка носилаца тражње на некој дестинацији. Комуникативни фактори обезбеђују могућност приступа атрактивним факторима, док рецептивни фактори обезбеђују услове боравка у одређеној дестинацији.¹⁶ Везаност туристичке понуде за факторе атрактивности, комуникације и смештаја чине је нееластичном у односу на промене које се дешавају на тржишту тражње. Природне, културне или неке друге атрактивности на којима се темељи туристичка понуда није могуће лако променити и прилагодити брзим променама на тржишту тражње. Комуникативни и рецептивни фактори су прилагодљивији захтевима тражње, али и за то је потребно знатно дуже време од оног које диктира динамика промена на страни тражње. Улагања која захтева временско и просторно синхронизовање фактора понуде на некој дестинације су изузетно велика, то са друге стране њихову експлоатацију значајно оптерећује висином фиксних трошкова по јединици капацитета. Спор обрт капитала смањује интересовање инвеститора, па је држава често та која различитим мерама инвестирања у неке од фактора понуде подстиче њен развој (најчешћи је пример инвестирања у комуникативне факторе – саобраћајнице и остале инфраструктурне објекте, тако нпр. држава Црна Гора је изградњом пута Рисан – Жабљак обезбедила предуслове за озбиљнији развој туризма у планинским центрима на северу, поготову у региону Дурмитора. Пут је завршен пред крај 2010. године, дугачак је 145 км, његова изградња је

¹⁶Чачић К., (2010) „Менаџмент туристичке дестинације“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.40

трајала 15 година и коштала је 110 милиона €. Овим путем је саобраћајна удаљеност између тог планинског центра и приморја скраћена за 25 км и више од 2 сата вожње).

Туристичка понуда је као одговор на изузетну разноликост (хетерогеност) туристичке тражње развијена по истом основу, тако да је и сама изузетно хетерогена. Појавом нових облика тражње, у претходном периоду, јављали су се и одговарајући видови понуде. Примера ради у свету је све више туристичких центара који су својом понудом претежно орјентисани на „*oversixty*“ – сегмент старије популације. Разлог за то лежи у предностима које овај сегмент тражње има. Пре свега то је раст учешћа у светској популацији поготову у најаравијенијим земљама које су уједно и најозбиљнија емитивна тржишта, затим значајном дискреционом доходку који овај сегмент остварује из пензија, уштеђевине или животног осигурања и посебно због могућности продужења туристичке сезоне, јер овај сегмент није оптерећен радним или школским обавезама. Поред овог сегмента у последњих двадесет година посебан раст бележи туристичка тражња за тематским парковима какав је рецимо Дизниленд, па је тако поред америчког изграђен и Дизниленд у Европи (Париз), као и велики број паркова сличне или друге тематике (Леголенд, аквапаркови, авантуристички паркови и сл.).

За ову дисертацију, посебно је значајна туристичка понуда намењена наутичким туристима. Захваљујући значајном порасту туристичке тражње у овом сегменту је изграђена и одговарајућа понуда. Данас је тешко наћи неки сегмент туристичке тражње у којем се, као у наутичком туризму, у континуитету бележи већи раст тражње од раста понуде. Разлози таквог тренда леже пре свега у расту дискреционог дохотка у већини развијених земаља, изузетном расту серијске производње пловила намењених спорту и разоноди (која је довела до појефтинијења и лакше доступности малих и средњих пловила), развоју великог броја чартер компанија (које се баве изнајмљивањем пловила), рестриктивним политикама развијених туристичких дестинација на Медитерану у погледу изградње нових капацитета, изузетно високом улагању по јединици капацитета (везу), промени у структури пловила по величини (пловила су у просеку све већа, долази и до појаве новог сегмента тзв. мега-јахти за чије потребе је изграђено веома мало прихватних капацитета) и др. У оквиру ове понуде долази до значајног проширења асортимана услуга које се нуде у основним капацитетима. Понуда се прилагођава захтевима посебних сегмената наутичких туриста у циљу остварења што већих прихода по јединици

капацитета. Поред понуде на мору развија се и значајна понуда на унутрашњим пловним путевима, рекама и језерима. Уз јахтинг долази и до значајног развоја сегмента крстарења било да се ради о великим крузерима или крстарењу на малим бродовима. Наутички туризам, као подсистем сложеног туристичког система, временом поприма нове садржаје и елементе. Међу тим садржајима се успоставља све сложенији систем веза из којег проистичу различите позитивне и негативне последице у окружењу, било да се оно посматра као природно, привредно, социо-културно, амбијентално или неко друго.

Коначно, због тога је свако ново истраживање, које се бави овим релативно младим видом туристичке понуде, значајно за дефинисање научно заснованих смерница његовог будућег развоја, као дела савремених трендова у развоју међународног туризма.

ДРУГИ ДЕО

ОДРЖИВИ РАЗВОЈ КАО ОСНОВА ОДРЖИВОГ ТУРИЗМА

1. Концепт и принципи одрживог развоја

1.1. Концепт и значење одрживог развоја

Након вишегодишње доминације концепта економског раста и развоја, осамдесетих година XX века, долази до појаве новог развојног концепта - концепта одрживог или уравнотеженог развоја.¹⁷ Наиме 1987. године је „Брунтландова комисија“ (Светска комисија за животну средину и развој Уједињених нација којом је председавала Гро Харлем Брунтланд) објавила документ „*Our Common Future*“ („Наша заједничка будућност“), у којем је акценат стављен на концепт одрживог развоја као једини исправан избор будућег развоја. Идући корак, у развоју овог глобалног концепта, било је усвајање декларације под називом „Агенда 2“, на Светском самиту о животној средини и развоју УН познатијем као „Рио самит“.¹⁸ Декларација, која је усвојена на овој конференцији, у себи садржи 27 принципа које је потребно спровести у циљу заштите животне средине и одрживог развоја. Након десет година, на Светском самиту о одрживом развоју одржаном у Јоханесбургу 2002. године, утврђен је и „План за имплементацију Агенде 21“.

Оријентација на концепт заснован на принципима одрживости, како еколошког тако и целог друштвеног система, проистекла је из потребе да се коначно заустави развој заснован искључиво на економским принципима, без икакве одговорности за будућност наше планете и живота на њој. Стихијска употреба природних ресурса, у циљу задовољења садашњих потреба, са несагледивим последицама по животну средину, представља угрожавање права на нормалан живот будућих генерација. Поставља се питање како ће будуће генерације решити проблеме које им данашње генерације остављају у наслеђе, ако их они који су произвели те проблеме нису могли решити.

¹⁷ Појам **одрживи развој** потиче од енглеског назива „*sustainable development*“ који је код нас преведен као „одрживи“ развој, мада је по неким ауторима адекватнији превод ове речи „уравнотежен“ развој.

¹⁸ Агенда 21 представља програм активности за 21. век којима се доприноси успеху концепта глобално одрживог развоја.

Постоје разне дефиниције концепта одрживог развоја, једно од најсажетијих тумачења је да концепт одрживог развоја подразумева мудро коришћење и заштиту ресурса, ради обезбеђења њихове дугорочне расположивости. Најчешће кориштена дефиниција одрживог развоја је она која каже да је одржив развој онај који задовољава потребе садашње генерације, без угрожавања могућности будућих генерација да задовоље сопствене потребе.¹⁹

У Националној стратегији одрживог развоја Републике Србије, из 2008. године, дата је једна од најсвеобухватнијих дефиниција овог концепта, која каже да је: „Одрживи развој циљно оријентисан, дугорочан, непрекидан, свеобухватан и синергетски процес који утиче на све аспекте живота (економски, социјални, еколошки и институционални) на свим нивоима“. Даље се каже да овакав развој подразумева израду модела који на квалитетан начин задовољавају друштвено економске потребе и интересе грађана, а истовремено уклањају или знатно смањују утицаје који прете или штете животnoj средини и природним ресурсима. Дугорочан концепт одрживог развоја подразумева стални економски раст који осим економске ефикасности, технолошког напретка, више чистијих технологија, иновативности целог друштва и друштвено одговорног пословања обезбеђује смањење сиромаштва, дугорочно боље коришћење ресурса, унапређење здравствених услова и квалитета живота и смањење загађења на ниво који могу да издрже чиниоци животне средине, спречавање нових загађења и очување биодиверзититета. Један од најважнијих циљева одрживог развоја јесте отварање нових радних места и смањење стопе незапослености, као и смањење родне и друштвене неједнакости маргинализованих група, подстицање запошљавање младих и лица са инвалидитетом, као и других ризичних група.²⁰

У основи концепта одрживог развоја је потреба да се обезбеди такав економски развој који ће бити еколошки и социјално прихватљив. Одрживи развој се у основи темељи на три стуба између којих је потребно успоставити равнотежу, а то су: 1) одрживи развој економије, привреде и технологије, 2) одрживи развој друштва на бази социјалне равнотеже и 3) заштита животне средине уз рационално располагање ресурсима.

¹⁹ Мићић М., Пуцар М., Кораћ М., Милијић С., (2009) „Менаџмент природних и културних ресурса у туризму“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.3

²⁰НСОР(скраћеница која се користи за Националну стратегију одрживог развоја Републике Србије усвојену у мају 2008. године.,) стр. 2

Најразвијеније земље Европе, приликом формирања Европске уније, заузеле су јасан став да је одрживи развој основна одредница будућег развоја Уније. Глобално прихваћени принципина којима је заснована и Стратегија одрживог развоја Европске уније из 2001. године, која је ревидирана 2006. године су: *међугенерациска солидарност и солидарност унутар генерације* (задовољити потребе садашњих генерација тако да се не угрозе права будућих генерација да задовоље своје потребе); *отворено и демократско друштво* (подразумева друштво које обезбеђује учешће грађана у одлучивању, гарантује грађанска права, обезбеђује доступност информација и осигурава доступност правде); *знање као носилац развоја* (промовише се кроз економију засновану на знању и образовању и развијању јавне свести о одрживом развоју); *укљученост у друштвене процесе* (подразумева пуну интеграцију свих грађана у друштво, тако што се разлике и подељеност међу свим члановима друштва свде на најмању могућу меру); *интегрисање питања животне средине у остале секторске политике* (подразумева промоцију и интеграцију економских, социјалних и еколошких приступа у поступку одлучивања, уз подстицање друштвено одговорног пословања, социјалног дијалога и јавно-приватног партнерства); *предострожност* (свака активност мора бити планирана тако да проузрокује најмању могућу промену у животној средини, а ако нема информација о одређеном проблему инсистира се на очувању природне равнотеже); *загађивач/корисник плаћа* (подразумева укључивање трошкова везаних за животну средину у економске трошкове загађивача/корисника тако да покривају трошкове од производње, преко употребе до одлагања, односно током целог животног циклуса производа); *одржива производња и потрошња* (економски раст не сме производити пораст деградације животне средине, већ мора бити заснован на одрживој производњи и потрошњи у односу на очување природне равнотеже). Стратегија одрживог развоја Европске Уније представља темељ и обавезу земаља чланица, као и оних које теже чланству у Унији, на начин да користећи позитивна искуства из овог документа донесу и усвоје националне стратегије одрживог развоја. Поред доношења и усвајања националних стратегија одрживог развоја, јако је важно укључити све сегменте друштва у њену примену, поготову оне који су директно инволвирани у доношење одлука и прописа који су у вези са одрживим развојем.²¹

²¹Влада Републике Србије, (2008) „Национална стратегије одрживог развоја“ Београд, стр.14

1.2. Основни принципи одрживости

На конференцији у Бразилу (Рио самит) установљени су принципи и усвојене су мере за постизање баланса између три димензије одрживог развоја (економске, социјалне и енвјајеронменталне). Поред „Агенде 21“ усвојени су и следећи документи:

- Рио декларација о животној средини и развоју;
- Конвенција о промени климе;
- Конвенција о биолошкој разноврсности и
- Принципи о управљању, заштити и одрживом развоју свих типова шума.

У извјештају са Рио самита (*Анекс 1*) усвојено је 27 принципа које је потребно испоштовати у циљу одрживог развоја:

- Принцип 1: Људска бића су у центру бриге за одрживи развој. Људи имају право на здрав и продуктиван живот у хармонији са природом.
- Принцип 2: Државе имају, у складу са Повељом Уједињених нација и принципима међународног права, суверено право да експлоатишу своје сопствене ресурсе у складу са својим развојним и еколошким политикама, и одговорност да обезбеде да активности које се спроводе не наносе штету животној средини у оквиру њихове јурисдикције и не могу изазвати штету по животну средину других држава или области изван граница националне јурисдикције.
- Принцип 3: Право на развој мора бити остварено на тај начин да га у једнакој мјери имају како садашње тако и будуће генерације.
- Принцип 4: Заштита животне средине мора бити интегрални дио укупног процеса одрживог развоја и не може се посматрати изоловано од њега.
- Принцип 5: Све државе и сви људи ће сарађивати у циљу искорењивања сиромаштва као једног од предуслова одрживог развоја, а како би се смањиле разлике у животном стандарду и боље задовољиле потребе већине људи.
- Принцип 6: Међународна сарадња у области одрживог развоја треба посебан приоритет да да помоћи у остваривању концепта одрживог развоја неразвијеним земљама и онима које су еколошки најугроженије.
- Принцип 7: Потребно је остварити глобално партнерство међу државама у циљу очувања, заштите и рестаурације квалитета земљиног екосистема. Имајући у виду

различити допринос глобалnoj деградацији животне средине, државе ће имати заједничку али диференцирану одговорност.

- Принцип 8: Да би се постигао одрживи развој и бољи квалитет живота за све људе на земљи, државе би требало да смање и елиминишу неодрживе моделе производње и потрошње, али и да промовишу одговарајуће одрживе моделе демографске политике.
- Принцип 9: Државе треба да сарађују на изградњи унутрашњих капацитета потребних за одрживи развој кроз унапређење научне сарадње размењујући научна и технолошка знања, као и кроз унапређење развоја, адаптације, дифузију и трансфер технологија, укључујући нове и иновативне технологије.
- Принцип 10: Питања заштите животне средине ће се најбоље решавати укључивањем свих заинтересованих грађана, на одговарајућем нивоу. На националном нивоу, сваки појединац мора имати одговарајући приступ информацијама о животној средини које су у поседу органа власти, укључујући и информације о опасним материјама и активностима у својим заједницама, као и могућност да учествују у процесима доношења одлука. Државе ће подстицати развој свести јавности, као и њено учешће у јавним расправама везаним за ова питања, тако што ће обезбедити квалитетно свеобухватно информисање јавности. Поред претходног обезбедиће се адекватан приступ и учешће у судским и административним поступцима, укључујући и права на обаштећење и друге правне сатисфакције оштећених.
- Принцип 11: Државе чланице ће донети ефикасну легислативу у погледу заштите животне средине. Циљ управљања еколошким стандардима треба да је у складу са развојним потенцијалима. Стандарди које буду примењивале неке земље може бити неадекватан и неоправдан било са економског или социјалног становишта у другој земљи, то се посебно односи на земље у развоју.
- Принцип 12: Државе треба да сарађују и промовишу међународни економски систем који ће довести до укупног економског раста и одрживог развоја у свим земљама. Мере које се усвајају везано за прекогранична или глобална питања животне средине треба да су засноване на међународном консензусу.

- Принцип 13: Државе ће развити национално законодавство везано за питања одговорности и накнаде жртвама загађења и других оштећења животне средине. Државе ће такође у складу са претходним подржати међународну сарадњу у погледу развоја међународног права везано за одговорности и надокнаде еколошких штета које су проузроковане у оквиру њихових јурисдикција као и у областима ван њихове надлежности.
- Принцип 14: Државе треба да ефикасно сарађују како би обесхрабриле или спречиле пресељење и пребацивање било којих активности и супстанци које могу изазвати озбиљне деградације животне средине, или су штетне по људско здравље.
- Принцип 15: У циљу заштите животне средине, примењиваће се принцип „предострожности“. Недостатак научног образложења не може бити разлог за непредузимање трошковно ефикасних мера за спречавање деградације животне средине.
- Принцип 16: Националне власти треба да користећи економске инструменте промовишу интернационализацију трошкова заштите животне средине, примењујући принцип по којем би загађивач требало да сноси трошкове загађења.
- Принцип 17: Националне власти ће одредити инструменте и активности које ће се преузимати у односу на различите негативне утицаје на животну средину чију ће класификацију такође извршити државни органи.
- Принцип 18: Држава у којој дође до изненадних оштећења животне средине, природних катастрофа и других ванредних ситуација које могу произвести штете и државама у окружењу одмах ће обавестити те државе о опасностима које прете. Међународна заједница мора уложити максимални напор да помогне држави у којој је дошло до поменутих инцидената да што лакше превазиђу кризне ситуације.
- Принцип 19: Државе ће у раној фази, благовремено, достављајући релевантне информације, упозорити све оне државе у окружењу које могу бити погођене негативним прекограничним утицајима на њихову животну средину.
- Принцип 20: Жене имају виталну улогу у развоју и управљању животном средином. Њихово пуно учешће је веома важно за постизање одрживог развоја.

- Принцип 21: Креативност и храброст младих у свету треба да буду мобилисани у стварању глобалног партнерства у циљу постизања одрживог развоја, како би се постигла боља будућност за све.
- Принцип 22: Аутохтони народи и друге локалне заједнице треба због знања и традиционалне праксе такође да имају виталну улогу у управљању развојем и животном средином. Државе треба да препознају свој идентитет и пруже му правну подршку како би се исти очувао у циљу унапређења одрживости развоја.
- Принцип 23: Животна средина и природни ресурси једног народа морају бити заштићени од окупације, доминације и угњетавања.
- Принцип 24: Ратови су у директној конфронтацији са одрживим развојем. Државе зато морају поштовати међународно право приликом оружаных сукоба и на тај начин допринети заштити животне средине.
- Принцип 25: Мир, развој и заштита животне средине су међузависни и недељиви.
- Принцип 26: Државе треба да све своје спорове везане за животну средину решавају мирно и у складу са Повељом Уједињених нација.
- Принцип 27: Државе и људи ће сарађивати у доброј вери и у духу партнерства у испуњавању принципа садржаних у овој Декларацији, као и у даљем развоју међународног права у области одрживог развоја.²²

Ови принципи одрживог развоја, кроз сагледавање проблема и изазова са којим ће се развој који стреми да буде одржив у будућности сусретати, представљају основ на којем су израсле многе националне стратегије одрживог развоја.

2. Туризам и одрживи развој

Економска криза из седамдесетих година двадесетог века настала је као резултат тога што су производни односи, посматрани посебно по питањима расподеле, постали неодрживи, било да се ради о расподели богатства, неодрживој расподели рада, или неодрживој расподели природних ресурса између генерација. Ако се посматра са социјалног аспекта у том периоду било је немогуће одвојити незапосленост од

²² Доступно на интернету: [https://sustainabledevelopment.un.org\(14.12.2016.\)](https://sustainabledevelopment.un.org(14.12.2016.))

сиромаштва и несигурности. Сто двадесет милиона незапослених у свету и преко седамсто милиона недовољно или делимично запослених били су један од основних показатеља да је дошло до кризе у развоју. Криза развоја се дефинише као: „раскидање везе између процеса акумулације и поступка регулисања социјалних односа и односа између човека и природе“.²³ Први заједнички покушај да се да глобални одговор на претходну и све будуће кризе развоја представља управо извјештај Брутландове комисије из 1987. године.

Убрзани развој туризма у шездесетим и седамдесетим годинама двадесетог века, био је искључиво усмерен ка остварењу што већих економских користи, неводећи рачуна о негативном утицају који је овакав развој имао на природни и социо-културни амбијент у којем се развијао. Криза из седамдесетих и глобално освешћивање у погледу неодрживости укупног светског развоја, довели су до другачијег поимања и туристичког развоја. Одрживост природних ресурса, за туризам је била од посебног значаја, јер је квалитет ових ресурса један од основних предуслова његовог развоја. Стање животне средине истовремено постаје један од приоритетних критеријума у избору дестинације за одмор савременог туристе. Туристичке дестинације, које су мотивисане остварењем што већег профита развиле своју понуду на принципу масовности, временом су значајно изгубиле на атрактивности. Узурпација најатрактивнијих простора изградњом туристичких капацитета намењених масовном туризму довела је до пада њихове занимљивости, посебно захтевнијим, а уједно и платежно способнијим туристима. То са друге стране доводи до пада зараде и незадовољства појединачних носиоца понуде на тим дестинацијама. Као епилог таквих трендова, глобална акција из краја осамдесетих и почетка деведесетих усмерена на одрживост будућег развоја постаје неизоставни део већине туристичких развојних докумената.

Пад квалитета животне средине проузрокује смањење рекреативног доживљаја, а самим тим и задовољства укупном туристичком понудом. Свест потрошача о угрожености планете Земље због неконтролисаног развоја доводи до унапређења имица оних дестинација које до тада нису девастирале своје природне ресурсе, као и девалвације имица оних дестинације које су у претходном периоду стихијски развиле своју понуду не водећи рачуна о загађености животне средине. Поред девастације у просторном и еколошком смислу, масовни туризам често уништава и сва обележја локалне културе на

²³Вуконић Б., Кеча К., (2001) „Туризам и развој“ Микрорад и Економски факултет, Загреб, стр. 189

којој се почетно развијао, па зато неке дестинације данас у први план, као своју конкурентску предност, истичу управо очуваност културних и просторних ресурса. Истовремено, дестинације које су због неадекватног туристичког развоја у значајној мери смањиле доходак од туризма суочавају се са проблемом пада мотива носица понуде који постају мање љубазни, незадовољни и нетрпељиви према туристима. Наиме, овде се ради о локалној заједници која је примарно због убрзаног развоја масовног туризма изгубила свој изворни идентитет, а онда због пада популарности таквих дестинација губе и значајан део прихода од туризма, што у коначном производи незадовољство свих учесника у ланцу понуде. Ако се има у виду да се овде ради о услузи у којој је велико учешће живог људског рада, онда то не може а да се не одрази на квалитет производа који туриста добија на тој дестинацији.

Табела 2. Карактеристике туризма до и после деведесетих година двадесетог века

Елементи	Пре 90-их	80-те, 90-те и будућност
Производни концепт	Масовни туризам.	Флексибилни туризам и туризам са више опција.
Производи	Масовни стандардизовани и ригидно „паковање одмора“, масовно тржиште.	Флексибилни, сегментирани, са доста уплива енвајорментализма.
Инструменти	Пакет аранжман, чартер летови, франшиза, марка туристичких производа, пословнице, хотели, дестинације.	Управљање приносима, специјализоване операције, дестинацијска конкурентност и компетенција, независни одмори.
Организација	Економија обима важна, антиципирање раста тражње, држање залиха (за сваки случај).	Селективна економија, флексибилност, дијагонална интеграција, стриктан контакт са тржиштем.
Кадрови/обука	Сезонска концентрација, високи трошкови, ниско плаћени послови, ниска флексибилност.	Још увек недовољна профилација значаја стратегије људским ресурсом.
Маркетинг	Масовни маркетинг / употреба пропаганде.	Масовна потрошња.
Потрошачи	Релативно недовољно искуства, делимично хомогени, мотивисани ценом, предвидљиви.	Са доста искуства, независни, флексибилни, променљивих вредности, одговорни, зрели.

Извор: Бакић О., (2010) „Маркетинг у туризму“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.25

Еко туризам, хумани туризам, одговорни туризам, зелени туризам, здрави туризам, туризам са будућношћу, туризам са увиђавношћу, одговорни туризам, туризам оријентисан природном средином, алтернативни туризам, су само неки од назива који у савременој литератури означавају туризам који се развија руковођен принципима одрживог развоја.

Коначно, поставља се питање на који начин је могуће ставити у функцију природне ресурсе, као елементарни предуслов развоја туризма на некој дестинацији, а недевастирати их. Одрживи развој у туризму подразумева „квалитетан раст“ који се у еколошком смислу односи на такав раст са којим се потрошња енергије и деградираност животне средине смањују и у апсолутном, а не само у релативном износу, док се истовремено остварују економски просперитет и субјективни осећај благостања, како носиоца понуде тако и туриста.

ТРЕЋИ ДЕО

ОДРЖИВИ РАЗВОЈ ЦРНЕ ГОРЕ

1. Одрживи развој Црне Горе у складу са НСОП

НСОП – Национална стратегија одрживог развоја Црне Горе заснована је на претходно спомињаним принципима одрживог развоја који су дефинисани у Агенди 21 на Рио самиту 1992. године. НСОП представља стратешки докуменат укупног будућег развоја Црне Горе, који се ослања на три стуба одрживога развоја: економском, еколошком и социо-културном.

У Црној Гори, у политичком смислу, одговорност за одрживи развој манифестована је на самом почетку стварања државе Црне Горе као чланице Савезне Републике Југославије (СРЈ) 1992. године. Распадом претходне државе, Социјалистичке Федеративне Републике Југославије (СФРЈ), Социјалистичка Република Црна Гора - Република Црна Гора је 1992. године као чланица СРЈ приступила изради новог Устава у којем је записано: „Црна Гора је демократска, социјална и еколошка држава“. Може се слободно рећи да је уношење еколошке одреднице у Устав као највиши правни акт државе у том тренутку била изузетно напредна идеја, која је имала за циљ да повећа одговорност према животној средини на свим нивоима у Црној Гори. Међутим, дуго времена ова је одредница из Устава кориштена искључиво у пропагандне сврхе, без значајнијих ефеката у односу на очување квалитета животне средине. Међународна изолација СРЈ и искљученост из глобалних процеса за последицу имале и релативно касно укључивање Црне Горе у рад међународних организација које су се бавиле одрживим развојем. Први следећи стратешки документ који се бавио питањем заштите животне средине у Црној Гори је израђен 2000. године под називом „Правци развоја Црне Горе као еколошке државе“. Учесници у изради НСОП су се у изради тог стратешког документа у великој мери ослањали и на значајан број секторских стратешких докумената као што је нпр. „Стратегија развоја и редукације сиромаштва“.

Медитеранска стратегија одрживог развоја (*МСОП*), чији је текст одобрен на десетом састанку Комисије за одрживи развој Медитерана (*МССД*), усвојена је на четрнаестом

редовном састанку страна уговорница Барселонске конвенције одржаном у Порторожу (Словенија) од 8-11. новембра 2005. године. Уз МСДС и МАП (Медитерански акциони план у којем је Црна Гора 2003. године обновила чланство), означен је од стране УНЕП-а (Програм за животну средину Уједињених нација), као један од институционалних носилаца израде МСОП. Након обнављања чланства у МАП-у на деветом састанку МСДС одржаном у Ђенови 2004. године, Црна Гора је одабрана да у почетној фази уз још седам земаља приступи изради НСОП, која ће задовољити принципе прописане од стране УН Комисије за одрживи развој (*UN CSD*), а у оквиру процеса имплементације МСОП. Самим тим је Медитеранска стратегија одрживог развоја постала оквирни докуменат на којем је развијана црногорска Национална стратегија одрживог развоја. Влада Црне Горе је у јануару 2007. усвојила Националну стратегију одрживог развоја Црне Горе коју су заједнички израдили Министарство туризма и заштите животне средине, УНДП (Програм за развој Уједињених нација) - УНДП Црна Гора, МАП (Програм за животну средину Уједињених нација - Координациони центар Медитеранског акционог плана) и Влада Републике Италије-Министарство животне средине копна и мора. Поред њих у изради стратегије, као део „Савјетодавног одбора“, учествовали су и представници локалних управа, универзитета и стручних институција, невладиних организација, пословних удружења, синдиката, осталих министарстава и владиних институција.²⁴

У изради НСОП у Црној Гори примењене су препоруке Одсека за економска и социјална питања УН - Одсек за одрживи развој, које стратегију одрживог развоја дефинишу као: „координирани, партиципативни и интерактивни процес промишљања и деловања како би се економски, друштвени и циљеви везани за животну средину остварили на уравнотежен и интегралан начин на релевантним нивоима. Овај процес обухвата анализу постојеће ситуације, формулацију политика и акционих планова, имплементацију, мониторинг и редовне ревизије. То је цикличан и интерактиван процес планирања, партиципације и деловања, у коме је већи нагласак на управљању прогресом ка остваривању циљева одрживости него на припреми *плана* као коначног производа“.²⁵

У земљама региона израда националних стратегија одрживог развоја је такође била иницирана споља. Тако је у Србији израда Националне стратегије одрживог развоја

²⁴Влада Црне Горе, (2007) „Национална стратегија одрживог развоја Црне Горе“ Подгорица, стр. 10

²⁵Ибид стр.17

покренута као директан одговор на светски самит о одрживом развоју, а на предлог шведског амбасадора у Београду. Израда НСОП у Србији започета је у јулу 2005. године у сарадњи Кабинета потпредседника Владе, УНДП-а и SIDA (скр. од. *Swedish International Cooperation Agency*- Шведска агенција за међународну развојну сарадњу).²⁶

За потребу израде стратегије су формиране три радне групе задужене за по један од стубова одрживог развоја економију, друштво и животну средину. Уочи почетка израде стратегије, у марту 2006. године, одржана је и Национална конференција о одрживом развоју, која је имала за циљ да се кроз консултације за заинтересованим странама и институцијама уз помоћ јавности дефинише визија Републике Србије до 2017. године и развој економије, друштва и животне средине у посматраном периоду. Стратегија је у потпуности усклађена са Националном стратегијом Србије за приступање Србије и Црне Горе Европској унији из 2005. године.

Поред усаглашености са претходном стратегијом, НСОП Србије је усаглашена и са многим међународним документима као што су Стратегија одрживог развоја ЕУ, Лисабонском стратегијом, Миленијумским циљевима развоја (УН) и др. У изради НСОП Србије укључени су и многи други национални стратешки документи као што су: Стратегија за смањење сиромаштва; Национална стратегија запошљавања за период од 2005. до 2010. године; Стратегија развоја пољопривреде Србије; Стратегија развоја туризма Републике Србије; Стратегија подстицања и развоја страних улагања; Стратегија развоја информационог друштва у Републици Србији; Стратегија локалног одрживог развоја; Стратегија развоја малих и средњих предузећа, Стратегија развоја шумарства Републике Србије; Стратегија развоја стручног образовања; Стратегија унапређења положаја особа са инвалидитетом у Републици Србији; Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године; Водопривредна основа Републике Србије и Нацрт стратегија везаних за интеграцију Рома и реформу здравственог система. Комплексност укључених садржаја у изради НСОП Србије приказана је кроз свеобухватну дефиницију одрживог развоја у којој је он приказан као „циљно оријентисан, дугорочан, непрекидан, свеобухватан и синергетски процес који утиче на све аспекте живота (економски, социјални, еколошки и институционални) на свим нивоима“.²⁷

²⁶ Влада Републике Србије (2008) „Национална стратегија одрживог развоја“ Београд, стр.8

²⁷ Ибидем

Усвајање Стратегије одрживог развика у Републици Хрватској уследило је такође као резултат иницијативе споља. Рио Декларација и Агенда 21, Миленијумска декларација, Медитерански акциони план, Медитеранска стратегија одрживог развоја, само су неки од докумената на које се у основи ослања Стратегија одрживог развика Републике Хрватске.²⁸

Анализом претходно поменутих националних стратегија одрживог развоја долази се до закључка да иако су свеобухватне у свом садржају, којим задовољавају препоруке међународних докумената из ове области, углавном им недостаје јасна формулација одговорности за њихову примену. Из тог разлога можемо констатовати, да и поред значајне временске дистанце од датума њиховог усвајања, још увек у пракси нема пуне примене зацртаних смерница. Недостаје координација надлежних органа у погледу имплементације принципа датих у НСОП као кровним документима и развојним стратешким документима нижег реда. Такође приметан је недостатак у неким новим нормативним актима који не прописују обавезе и одговорности у складу са усвојеним НСОП. Недостаци у координацији и нормативним и стратешким документима неминовно доводе и до недостатака у практичној примени принципа одрживог развоја, што има за последицу низ развојних активности које су произвеле или још увек производе нежељене утицаје на еколошки, економски и социо-културни амбијент у посматраним државама региона.

Визија одрживог развоја Црне Горе која је дата у Националној стратегији одрживог развоја подразумева:

- визију економског развоја која је заснована на економском расту проистеклом из побољшања квалитета кадровских ресурса, подршке предузетништву, повећању продуктивности заснованом на знању и иновацијама, а све то кроз међусобну корелацију у развоју економије и заштити животне средине;
- еколошку визију која подразумева развој уз вођење рачуна о правима будућих генерација у односу на квалитет животне средине који им остављамо у наслеђе;
- етичку визију која подразумева унапређење управљања засновано на децентрализацији процеса одлучивања који ће водити бољој комуникацији кроз

²⁸ Хрватски Сабор, (2009) „Стратегија одрживог развика Републике Хрватске“ Загреб, стр.2

преговоре и сарадњу, што ће као епилог имати здраво окружење засновано на правичности као једном од резултата развоја и

- културну визију која посебно истиче потребу за очувањем културног идентитета и свега онога што је специфично за Црну Гору посматрано са културног аспекта.

„Полазећи од визија одрживог развоја Црне Горе у Националној стратегији одрживог развоја издвојило се пет општих циљева:

- убрзати економски раст и развој уз смањење регионалне развојне неједнакости;
- смањити сиромаштво и обезбедити једнакост у приступу услугама и ресурсима;
- осигурати ефикасну контролу и смањење загађења уз одрживо управљање природним ресурсима;
- побољшати систем управљања и учешћа јавности, уз изградњу капацитета на свим нивоима и мобилизацију свих актера и
- очувати културну разноликост и идентите Црне Горе.“²⁹

2. Развој црногорске економије у функцији одрживог развоја

Развој националне економије Црне Горе, у овом истраживању, посматра се кроз три фазе развоја. Прва фаза развоја је везана за период у којем је Црна Гора била део СФРЈ, друга фаза развоја везује се за период у којем је Црна Гора била део СРЈ-СЦГ и трећа фаза развоја је период од јуна 2006. године када је Црна Гора постала самостална држава. Црногорска економија, у првој фази, била је део планске економије некадашње државе, у другој фази је развој црногорске економије примарно везан за политичку кризу деведесетих и период транзиције из социјалистичке у економију засновану на тржишним принципима, док је трећу фазу црногорске економије на почетку обележио изузетан краткорочни раст, који се нагло успорава током 2009. године, упоредо са јачањем глобалне економске кризе.

БДП (брuto домаћи производ) у Црној Гори је пред крај друге фазе у континуитету бележио раст, тако да је у периоду од 2001. до 2004. године порастао са 1244,8 на 1651,1 милиона € (текуће цијене). Пројектовани ниво БДП-а за 2005. годину био је 1580 мил. €, а

²⁹Влада Црне Горе, (2007) „Национална стратегија одрживог развоја Црне Горе“ Подгорица, стр. 20

за 2006. 1759 милиона €, што значи (посматрано са ове временске дистанце) да је реализацијом БДП-а у 2005. години у износу од 1785,3 милиона € црногорска економија већ у 2005. години остварила и пребацила пројектовани ниво БДП-а и за 2006. годину. Почетак треће фазе карактерише изразити раст БДП-а који је 2006. године износио 2148,9 милиона € да би у 2007. години порастао ма 2680,4 и 2008. на 3085,6 милиона €. Након тога, под утицајем Глобалне економске кризе, долази до пада у црногорској економији, тако да је у 2009. години остварен БДП у износу од 2981 милион €, што је утицало да индекс реалне стопе раста за ту годину буде са негативним предзнаком (-5,7 %). Већ у 2010. години индекс реалне стопе раста је позитиван и износи 2,5%, уз остварење БДП-а од 3104 милиона €. Раст БДП-а је настављен и у наредне четири године, тако да је 2014. износио 3422 милиона €. Просечна нето зарада је 2005. године, пред крај друге фазе износила 213 €, док је на почетку треће фазе забележен израженији раст тако да је 2010. просечна нето зарада у Црној Гори износила 479 €. Број укупно запослених у Црној Гори се у периоду од 2003. до 2005. године повећао са 142679 на 144340, док је број лица која су тражила запослење или су пријављена заводу за запошљавање у посматраном периоду пао са 71679 (2003.) на 55979 (2005.). До 2014. године број запослених се повећао на 171 хиљаду, док је број лица која су тражила запослење, према подацима Завода за запошљавање, порастао од 2010. до 2014. године за 1420 лица на 33284.³⁰

Спољнотрговинска размена Црне Горе је у највећој мери остварена са тржишта Европске уније и земаља западног Балкана. У периоду од 2006. до 2014. године преко 95% спољнотрговинске размене Црне Горе је остварено са ове две групе земаља. Извоз из Црне Горе у земље Европске уније је у највећој мери остварен на тржиштима Италије, Грчке, Словеније и Немачке, док је увоз у највећој мери остварен са тржишта Немачке, Италије и Грчке. У региону Западног Балкана најзначајнији спољнотрговински партнер Црне Горе је Србија, а затим следе Босна и Херцеговина и Хрватска. У периоду од 2010. до 2014. године спољнотрговински дефицит Црне Горе је порастао са 1,32 н 1,45 милијарди €.³¹

Спољни дуг Црне Горе, пред крај друге фазе 2005. године, износио је 513,4 мил.€ односно 31,3% БДП-а. До краја 2010. године спољни дуг је достигао износ од 912,4 мил. € или 30,2 % БДП-а што је било повећање од 212,5 милиона € у односу на спољни дуг из

³⁰ МОНСТАТ (2005.-2015.) „Статистички годишњак“ Подгорица

³¹ Ибидем

2009. године. У наредном петогодишњем периоду забележен је раст спољног дуга, тако да је на крају марта 2017. године достигао износ од 2,001 милијарди € или 50,9% БДП-а.³²

Стопа инфлације у Црној Гори је од 2005. године са 1,8 % пала на 0,7 % 2010. године што је уједно и најнижа стопа инфлације икада забележена у црногорској економији. Поређења ради, стопа инфлације у 2010. години у земљама региона била је значајно већа, тако је нпр. у Србији она износила 10,3%, Македонији 3 %, Босни и Херцеговини 3,1 %, Словенији 2,2 %, Хрватској 1,8 %, а чак је и у земљама Еуро зоне забележена виша стопа инфлације од 2,2.³³

Стопа сиромаштва је са 12,2 % колико је износила 2003. и 10,9 % 2004. године до 2010. године смањена на 6,8 %. Након чега долази у наредне три године до раста за 2% на 8,6% 2013. године. Међутим, потребно је нагласити да је учешће сиромашних у структури становништва неравномерно, јер више од половине сиромашних живи на северу државе.³⁴

Стране директне инвестиције (СДИ) у Црној Гори су у периоду од краја друге фазе када је 2004. инвестирано око 50 милиона €; (2005. - 382 милиона €) порасле до 1,007 милијарди €, колико је инвестирано на почетку треће фазе 2007. године. У том периоду Црна Гора је била једна од земаља са највећим растом страних директних инвестиција. *Per capita* (по глави становника) Црна Гора је у том периоду била на другом месту у свету по нивоу страних директних инвестиција и на првом месту по висини учешћа страних директних инвестиција у БДП-у. Под утицајем Глобалне економске кризе дошло је до пада у страним директним инвестицијама и у Црној Гори, тако да су се оне током 2010. године спустиле на ниво из 2006. године, када је инвестирано око 640 милиона € у виду СДИ.³⁵

Црногорска економија је осетила најјачи притисак Глобалне економске кризе током 2009. године. Међутим, већ током 2010. године у црногорској економији забележени су први позитивни резултати који указују на могућност релативно брзог изласка из рецесије. На тај начин су шансе за поновно привлачење значајних страних директних инвестиција, уз пројектну и тендерску документацију, која је у међувремену завршена, увећане. Наиме,

³² Централна Банка Црне Горе (2005-2015) „Макроекономски извештај“ Подгорица, доступно на интернету: [http://www.cb-cg.org\(26.05.2017\)](http://www.cb-cg.org(26.05.2017))

³³ Ибидем

³⁴ МОНСТАТ (2005.-2015.) „Статистички годишњак“ Подгорица

³⁵ Централна Банка Црне Горе (2005-2015) „Макроекономски извештај“ Подгорица, доступно на интернету: [http://www.cb-cg.org\(26.05.2017\)](http://www.cb-cg.org(26.05.2017))

кренула је реализације пројеката као што су Луштица беј (Lustica Bay), Ауто пут Бар-Бољаре, Кумбор (Порто Нови), проширење пројекта Порто Монтенегро и др.

Табела 3. SWOT анализа економије Црне Горе

ПРЕДНОСТИ	СЛАБОСТИ
<ul style="list-style-type: none"> • Релативно брз излазак из рецесије • Велики потенцијал за привлачење СДИ • Евро као средство плаћања • Ниске царине и либералан систем • Ниске пореске стопе • Потенцијал за развој туризма • Приступање ЕУ-добивање статуса кандидата • Позитивна репутација атрактивне дестинације • Погодни климатски услови 	<ul style="list-style-type: none"> • Пораст броја фирми у блокади и са губитком • Раст незапослености • Висок кредитни ризик • Лимитиране могућности зајмодаваца у крајној инстанци • Неефикасан судски систем у решавању привредних спорова • Неравномерна регионална развијеност • Ригидност тржишта рада • Зависност од СДИ, низак ниво гринфилд инвестиција • Недиверзификованост извоза • Слаба конкурентност домаћих предузећа
ШАНСЕ	ОПАСНОСТИ
<ul style="list-style-type: none"> • Ревитализација тржишта у којима послују матичне банке • Изворишта пијаће воде • Потенцијал за производњу здраве хране • Дрвопрерађивачка индустрија • Планирани развојни пројекти • Коришћење обновљивих извора енергије • Хидроенергетски потенцијал 	<ul style="list-style-type: none"> • Опасност од повећања буџетског дефицита • Опасност од активирања издатих државних гаранција • Поскупљење цене капитала • Смањени прилив СДИ • Пораст цена хране на глобалном нивоу • Учешће прихода од туризма у приливу средстава из иностр. • Депопулација сеоских насеља

Извор:ЦБЦГ (2010), „Извјештај главног економисте“ Централна банка Црне Горе, Подгорица, стр.20

SWOT-(*Strenghts* – предности,*Weaknesses* – слабости, *Opportunities* –шансе, *Threats* – претње) анализа којом су у „Извештају за 2010. годину главног економисте ЦБЦГ“ приказане предности, шансе, слабости и опасности економије Црне Горе уз детаљно

објашњење истих, представља добру почетну основу за анализу њене одрживости у будућности, уз антиципирање свих утицаја које доноси актуелна економска криза.³⁶

Црна Гора се у креирању своје економске политике определила да као мала економија кроз ниске царине и либералан спољнотрговински систем додатно стимулише СДИ. Уз то и ниске пореске стопе од 17% и 7% су додатни стимуланс за стране инвеститоре.³⁷

Туризам је привредна грана од стратешког значаја за црногорску економију. Још у првој фази, за време „старе Југославије“, један од најпознатијих светских туроператера немачки *TUI*, оценио је Црну Гору: „као вероватно највећу наду југословенског туризма“.³⁸ Изузетан потенцијал у природним ресурсима није праћен развојем адекватних туристичких садржаја. На тај начин су сачувани значајни туристички ресурси, како у приморском тако и у планинском делу Црне Горе. У овом делу уследиле су значајније инвестиције у току друге и треће фазе. Међутим, делом због непостојања адекватне планске документације, а делом и због непоштовања претходно усвојених стратешких планова, један део тих инвестиција био је супротан принципима одрживости.

Слабости у овој *SWOT* анализи представљају факторе који негативно утичу на привредни раст у Црној Гори. За време економског бума, на крају друге и почетку треће фазе, велики број фирми није на време прилагодио своје пословање условима кризе. Тако да, како због прекомерног задуживања, тако и због погрешне пословне политике у време кризе, значајан број привредних субјеката у Црној Гори постаје неликвидан.

Учешће ризика, у цени кредита код пословних банака (због различитих фактора проузрокованих: неуредним враћањем дугова, неликвидношћу привреде али и претходно недовољно одговорном политиком појединих банака), значајно је повећано. То је у коначном довело до тога да цена задуживања у посматраном периоду постане неодржива за већину привредних субјеката. У том смислу, мере, које је у време кризе усвојила ЦБЦГ подразумевале су да банке, на име резерви, одвајају додатна средства, што је такође утицало на повећање цене капитала.

³⁶ ЦБЦГ (2010), *Извјештај главног економисте*“ Централна банка Црне Горе, Подгорица стр.20

³⁷У време потписивања уговора са компанијом Адриатик маринас везано за изградњу марине и комплекса Порто Монтенегро у Тивту, Црна Гора је кроз измене закона обезбедила смањење пореске стопе (на 7%) која се обрачунава у оквиру манипулативних трошкова у наутичким туристичким центрима, као додатни стимуланс за привлачење како инвеститора тако и наутичара - власника пловила.

³⁸Влада Црне Горе (2000) „*Стратегија развоја туризма до 2020. године*“ Мастер план, Подгорица, стр.63

Црногорско судство не прати у довољној мери развој целокупног друштва, па самим тим и развој економије. Из тог разлога, данас је и даље присутна неадекватна брзина у решавању судских спорова, што представља изузетну слабост, посебно посматрано из угла страних инвеститора, који нису навикнути на такве услове пословања.

У Црној Гори традиционално постоји несклад у развоју југа, централног дела и севера државе. Званична политика већ дуги низ година на различите начине покушава да стимулативним мерама преусмери део инвестиција ка Северу, али како због недостатка одговарајуће путне инфраструктуре, тако и због миграције радно способног становништва из северних у јужне и централне пределе, јаз у развијености међу регионима постаје све већи.

Лоша законска регулатива у области рада и неадекватан систем образовања, уз наслеђене проблеме из претходне државе, довели су до тога да је црногорско тржиште рада нееластично на промене. Тако да се дешава економски парадокс да се на једној страни повећава број запослених на евиденцији црногорског Завода за запошљавања, док се на другој страни број страних лица ангажованих на појединим пословима (посебно грађевинарство, туризам и остале услужне делатности) не смањује.

Економски бум, на крају друге и током треће фазе, обележен је релативно лошом структуром инвестиција, у којима су недостајале „*greenfield*“ инвестиције у свим областима, а посебно инвестиције у области производње. Доминантно учешће имале су инвестиције у области некретнина које су имале краткорочне ефекте на економију, посебно у области грађевинарства и трговине.

Већина црногорских предузећа у условима отвореног тржишта је неконкурента и недостаје им подршка државе, али и знање и организациона способност како би могла конкурисати предузећима из региона, било да се ради о домаћем или иностраном тржишту. Самим тим и црногорски извоз, поготову у области финалних производа, заостаје за земљама региона. Црногорски извоз је у последње време базиран углавном на сировинама и производима ниског степена обраде, као што су алуминијум (инготи) и дрвена грађа (трупци).

Једна од шанси црногорске економије је ревитализација тржишта на којима послују матичне банке. Неке од најзначајнијих пословних банака у Црној Гори су ћерке банака из Немачке, Француске и Аустрије (тржишта која су мање осетила последице кризе у односу

на нека друга) што утиче на очекивања да након периода рецесије дође до поновног раста кредитне подршке привреди.

Црна Гора је земља која је богата изворима пијаће воде, уз то мала развијеност и дисперзија индустријске производње допринели су томе да је већина тих изворишта сачувана од загађења. Ако се узме у обзир да је пијаћа вода један од ресурса који ће према процени стручњака бити све траженији у будућности, Црна Гора има шансу да кроз правилну валоризацију у овој области оствари значајне економске резултате.

Очуваност животне средине, поготово у руралним пределима, шанса је за унапређење органске производње, која је тренд на развијеним тржиштима у свету. На тај начин се, уз значајне економске ефекте, обезбеђује и равномернији регионални развој.

Расположивост дрвног потенцијала, у односу на величину територије и број становника, представља значајан потенцијал за развој црногорске економије. Међутим, вишегодишње неправилно располагање овим ресурсом, осликано у прекомерној и непланској сечи шума и извозу дрвне сировине уместо готових производа од дрвета, озбиљно угрожавају овај развојни ресурс.

Пројекти попут изградње аутопута Бар-Бољаре, туристичког насеља на Луштици у Кумбору, Валданосу, Ади Бојани само су неки од развојних планова који ће, када се реализују, Црној Гори обезбедити значајне економске ефекте.

Коришћење обновљивих извора енергије у Црној Гори још увек је на изузетно ниском нивоу, иако постоје значајни ресурси почевши од великог броја сунчаних дана до локалитета који су изузетно погодни за кориштење енергије ветра. Међутим, за развој обновљивих извора енергије потребна је много већа подршка државе од садашње.

Црна Гора захваљујући водним потенцијалима и географској позицији истих располаже значајним хидроенергетским ресурсима погодним за производњу електричне енергије. Међутим, већина њих се налази у еколошки осетљивим подручјима, тако да је потребно врло пажљиво планирати њихово будуће кориштење у ове сврхе.

Према *SWOT* анализи опасности, од којих неке ако се десе, могу значајно утицати на будућност црногорске економије. Последњих година Црна Гора бележи значајније повећање буџетског дефицита што представља опасност за стабилност економије, поготово ако се има у виду брзина раста јавног дуга. У тим оквирима, постоји опасност повећања државног дуга, како због претходног, тако и због могућности активирања

државних гаранција, које су издате у циљу стабилизације значајних привредних субјеката у условима кризе. Дужничка криза која је уздрмала Европску унију до те мере да је доведен у питање и опстанак заједничке валуте, може у значајној мери утицати на повећање цене капитала.

У Црној Гори, поред пада СДИ изазваног глобалном економском кризом, ниво реинвестирања у постојеће пројекте у значајном је опадању. Постоји претња да се под притиском Глобалне економске кризе неки од најзначајнијих инвеститора повуку из Црне Горе.

Цена енергената је на светском тржишту, последњих година, у значајном паду, како због ратних сукоба, тако и због политичких односа. Ово је имало додатни утицај на спор опоравак светске економије. Црна Гора као туристичка дестинација посебно је осетљива на ове промене.

Пораст цена хране, на глобалном нивоу, на више начина негативно утиче на црногорску економију, која није базирана на производњи прехранбених производа. Раст цена хране утиче на повећање цене туристичког производа и смањење дискреционог дохода на страни туристичке тражње. Истовремено, за последицу има и пад стандарда црногорских грађана, што представља додатни притисак на државни буџет.

Туризам као привредна делатност има значајно учешће у укупним приливима из иностранства. Ако се има у виду да је туризам грана која је изузетно осетљива на екстерне факторе, као што су политички сукоби, елементарне непогоде, економске кризе и сл., долази се до закључка да је ризик којем је изложена економија ослоњена на ову привредну грану вишеструко већи од оних чија се економија темељи на неким мање зависним делатностима.

Депопулизација сеоских насеља са једне стране ствара већи притисак на неке ионако већ пренасељене урбане целине, док на другој страни доводи до тога да ионако слабо искориштени пољопривредни ресурси додатно пропадају. Имајући у виду претходно споменути раст цена хране и осетљивост црногорске економије, због доминантног ослањања на туризам, долази се до закључка да је неопходно што пре кроз сет конкретних мера зауставити такав тренд и мотивисати сеоско становништво да кроз адекватне програме препозна шансу за живот на селу и бављење пољопривредом.

Анализа црногорске економије, с аспекта одрживости, у односу на претходно анализирани економске параметре, показује да је у Црној Гори присутан изразит диспаритет у регионалном развоју, према којем северни регион значајно заостаје за централним и јужним делом државе. Север има јако мало учешће у БДП-у од свега 18%, што представља пад у односу на крај прве фазе, када је највише захваљујући планском развоју економије овај регион имао 25% учешћа у црногорском БДП-у. Овај диспаритет производи пратеће ефекте као што су раст незапослености, стопе сиромаштва и смањење броја становника у овом региону. У циљу одрживог и равномерног развоја потребно је ставити у функцију многобројне ресурсе којима овај регион располаже. Значајни потенцијали за развој севера леже у пољопривреди, сточарству, али и врло квалитетним локалитетима за развој туризма. Црногорска економија, према званичној статистици, у великој се мери ослања на развој туризма, кроз који је планирано значајно повећање СДИ, запослености, развој комплементарних делатности, равномерни регионални развој и сл. Међутим, зависност туризма од много екстерних фактора на које се не може утицати, али и недовољна развијеност пратећих садржаја попут саобраћајне инфраструктуре, смештајних капацитета, постројења за третман отпадних вода и сл., представљају озбиљну препреку у креирању туристичког развоја који ће бити у функцији одрживог развоја националне економије. Недостаци у развоју саобраћаја, посматрано са више аспеката, сврставају ово питање међу приоритетна у креирању укупног одрживог развоја. Наиме, развој саобраћајне инфраструктуре је неодговарајући и не прати захтеве привредног и друштвеног развоја државе и окружења. Истовремено, постојећа саобраћајна инфраструктура је у лошем стању, како због недовољног инвестирања у одржавање тако и због неадекватног кориштења (нпр. осовинска оптерећења теретних возила су често знатно изнад граница прописаног, те је због тога путна инфраструктура додатно девастирана). Због тога је потребно што пре, кроз усвајање и „примену“ прописа регулисати ову област, како на копну тако и на мору. Поморски и комбиновани (интермодални транспорт) су у Црној Гори на изузетно ниском нивоу, тако да ту постоје реалне шансе за значајно унапређење. Истовремено код креирања планова за унапређење, било у виду пројектне документације или законских решења, треба посебно водити рачуна о негативним ефектима које саобраћај има у односу на животну средину. Из тог угла посматрано, потребно је правовремено доносити регулативу везано за употребу возила са еко

погонима. На тај начин ће се поред заштите животне средине, значајно повећати и ниво укупне енергетске ефикасности, који је у Црној Гори тренутно на изузетно ниском нивоу. Наиме, поред саобраћаја у лошем располагању енергентима у Црној Гори учествују и други системи. Посебно се издвајају Електропривреда Црне Горе, која у континуитету бележи превисоке губитке на дистрибуционој мрежи, Алуминијски комбинат Подгорица и Жељезара Никшић који троше скоро половину укупне потрошње уз повлаштене услове, грађевинарство које често не примењује савремене методе градње које пружају минимум потрошње енергије, те коначно држава која не може да пронађе одговор на ова питања. Са друге стране, у циљу креирања одрживог система, треба нагласити да Црна Гора располаже изузетним ресурсима за производњу више него довољних количине енергије (по неким прорачунима дупло у односу на садашњу укупну потрошњу, било захваљујући хидро или соларним и ветро потенцијалима). У том контексту, потребно је што пре дефинисати моделе развоја нових капацитета који ће у највећој мери задовољити аспирације инвеститора, уз максимално поштовање принципа одрживог развоја..

Црногорска економија, иако превасходно окренута ка туризму, мора имати ослонац и у економски стабилнијим привредним гранама као што су индустрија, енергетика, саобраћај и пољопривреда. Због тога је неопходно извршити правилну процену који су то привредни системи које је у будућности могуће уклопити у принципе одрживог развоја и спровести њихово реструктурирање, док остале који нису треба плански постепено гасити.

4. Друштвена димензија одрживог развоја Црне Горе

Црногорска популација на почетку 21. века броји 640 хиљада становника, што је сврстава у категорију земаља са мање од милион становника у којој се у Европи поред Црне Горе налазе: Сан Марино (30,8 хиљада), Монако (32,8), Лихенштајн (35,4), Андора (83,1), Исланд (314,3), Малта (410,6), Луксембург (482,8) и Кипар (794,6 хиљада). Број становника се у Црној Гори у посљедњих сто година удвостручио са 311 хиљада 1910. године на 640,9 хиљада 2008. године. Црна Гора је подељена у три регије: северну, средњу и јужну. Северну регију чине градови Бијело Поље, Беране, Рожаје, Шавник, Жабљак, Плав, Плужине, Мојковац, Колашин, Пљевља и Андријевица. Градови средње регије у

Црној Гори су Подгорица, Никшић, Цетиње и Даниловград. Јужну регију чине градови Херцег Нови, Котор, Тиват, Будва, Бар и Улцињ. Задњих тридесет година двадесетог века карактерише тренд смањења укупног броја становника у северној регији, што доводи до смањења учешћа ове регије у укупној популацији са 47 % (1948. године) на 31% (2003. године). Број живорођене деце је у сталном паду од 1951. (12898) до 2005. године (7352 живорођене деце). Овакав тренд се последњих година зауставио, чак је забележен и благи раст у периоду од 2010 (7418). до 2015. године, када је било 7529 живорођене деце. Стопа фертилитета се у посматраном периоду значајно смањила и достигла европске просеке (2015. године 4,9 умрлих на 1000 рођене деце). Очекивани животни век у Црној Гори се од 2010. године (мушкарци 71,3, жене 76,4) повећао до 2014. године за мушкарце на 73,9 год., док је за жене 78,9 год.

Табела 4. Старење црногорске популације у другој половини двадесетог века

Старосна група/показатељ	1953	1961	1971	1981	1991	2003
	Број становника					
Укупно	419873	471894	529604	584310	615035	633985
0-14	149144	171658	169139	160546	155458	131883
15-64	239781	266514	317417	373406	402754	421256
65+	30930	33440	40417	48020	50603	75156
80+	5972	7088	8322	9366	11215	10087
Удео у укупном становништву						
0-14	35,5	36,4	32,1	27,6	25,5	21
15-64	57,1	56,5	60,2	64,2	66,2	67
65+	7,4	7,1	7,7	8,3	8,3	12
80+	1,4	1,5	1,6	1,6	1,8	1,6
Просечна старост	27,4	27,5	28,9	30,7	32,7	35,8

Извор: МОНСТАТ - „Демографски трендови у Црној Гори од средине 20. вијека и перспективе до 2050. године“ Подгорица, 2008. године

Од 2007. године у паду је број склопљених бракова са 4005 на 3527 колико је било 2014. године, док је број разведених бракова у посматраном периоду повећан са 453 на 584. Женска популација има и веће учешће у укупној црногорској популацији, према попису становништва из 2011. године од 620029 становника 313793 су биле жене, а 306029 мушкарци. У периоду од 1953. до 2003. године у Црној Гори је забележена значајна промена у старосној структури становништва. На старосну пирамиду црногорске популације, кроз историју, значајно су утицали велики ратови (Балкански, I и II Светски рат), а након тога и велике миграције становништва након II Светског рата. Последња политичка криза, на простору бивше Југославије, значајно је утицала на стање црногорске популације. Забележене су велике миграције из бивших југословенских република према Црној Гори, али и одлазак црногорске младе популације у иностранство. У периоду од 1991. године до 2003. године за 9,9 хиљада или 10% се смањио број младих у групи која је рођена између 1965/66 и 1974/75. године (они су на почетку кризе имали између 16-25 година, а 2003. године између 28 и 37 година). Данас је просечна старост црногорске популације за 8 година већа него пре 50 година. Међутим, Црна Гора и даље спада у младе европске државе, само пет држава има млађу популацију посматрано по просечној старости: Молдавија, Ирска, Исланд, Македонија и Албанија.³⁹

Социјална сигурност црногорског становништва је значајно умањена у периоду од деведесетих година двадесетог века до данас, односно од када је почела транзиција која је довела до значајног социјалног раслојавања. Социјална сигурност црногорских грађана обезбеђује се кроз систем пензијског, инвалидског, здравственог и осигурања у случају незапослености, уз социјалну и дечију заштиту. Транзиција ових система доводи до значајних промена у њиховој организацији.

Пензијско и инвалидско осигурање се темељило искључиво на међугенерациској солидарности, што у условима смањених економских активности, уз старење популације, доводи до неодрживости система који се данас 40% финансира из државног буџета. У Црној Гори 1,56 запослених уплаћује допринос за једног пензионера, док је оптимални однос 5 запослених на једног пензионера. Број пензионера, по три основа (старосна, инвалидска и породична), се од 2010. до 2014. године повећао са 99000 на 109670 пензионера. Препорука да се уведе обавезно приватно осигурање (као други стуб у систему

³⁹ МОНСТАТ (2008., 2015.). „Статистички годињак“ Подгорица

пензијског и инвалидског осигурања) није заживела, док је добровољно пензијско осигурање (као трећи стуб) заживело, али знатно испод европског просека.⁴⁰

Здравствено осигурање по различитим основама има највећи део црногорске популације. Међутим, ниво и квалитет здравствене заштите значајно заостају за развијеним земљама. Обим и ниво права се стално редуцирају, иако се ради на укључивању приватног сектора у систем јавног здравства. Систем добровољног здравственог осигурања за сада нема озбиљније учешће у укупном систему јавног здравства Црне Горе.

Социјална и дечија заштита у Црној Гори су уређене и финансирају се на основу Закона о социјалној и дјечијој заштити (Закон о социјалној и дјечијој заштити- Службени лист РЦГ бр. од 45/93,16/95, 44/01 до 50/2017). Закон регулише права из социјалне заштите као што су материјално обезбеђење породице, право на оспособљавање за рад, смештај у установу социјалне заштите или другу породицу, накнада за негу и помоћ другог лица, здравствену заштиту, погребне трошкове, услуге социјалног рада и једнократне новчане помоћи. Док су „проширена права“ прописана овим законом у надлежности локалних самоуправа, које их реализују углавном у виду решавања стамбених питања, кућне неге и помоћи старим и инвалидним лицима. Права на дечији додатак су значајно редукована, тако да је сада ово право везано за право на материјално обезбеђење, чиме се број корисника по овом основу смањило са 152000 на 13000 деце.

Основни проблеми у реализацији социјалне заштите се огледају у томе што у временима транзиције, са смањеним економским активностима, долази до диспропорције, односно повећања броја људи у стању социјалне потребе и смањења броја оних који учествују у њиховом подмиривању. Наиме, реализација социјалне заштите се углавном спроводи кроз активности Министарства за рад и социјално старање и установа које су у његовој надлежности, док је све мање учешће локалних самоуправа и осталих ванинституционалних организација, попут хуманитарних организација, невладиних организација, породица и грађана. Недостатак информационог система онемогућава квалитетно праћење промена у тзв. „социјалном картону грађана“, што за последицу има неправилно распоређивање једног дела буџетских средстава намењених људима у стању социјалне потребе.

⁴⁰ Ибидем

Званични статистички подаци показују да је, поред изузетно ниско дефинисане линије сиромаштва, стопа сиромаштва значајна. Гини коефицијент се креће у сличним распонима као и у земљама региона које су такође у процесу транзиције. Међутим, то не значи да је повољан, већ јевећи (0,26), рецимо у односу на Скандинавске земље где се креће око 0,23, што указује на могућност успостављања правилније расподеле дохотка.⁴¹ Присуство значајног удела сиве економије у укупним економским токовима, нетранспарентни неуспешни приватизациони поступци једног дела државних предузећа, од којих је значајан део престао да постоји у периоду после распада бивше СФРЈ до данас, доприноси значајном повећању социјалних разлика међу црногорским становништвом.

Политика једнаких могућности је глобални циљ, дефинисан многим међународним актима, који има само делимичну дисперзију са различитим нивоима примене у појединим деловима света. Први фактор који утиче на једнаке могућности свих чланова друштвене заједнице је горе споменути ниво сиромаштва. У земљама региона које су као и Црна Гора у транзицији, сиромашни чланови заједнице немају једнаке могућности чак ни у реализацији основних људских права, попут права на образовање и права на здравље. Припадници РАЕ популације и одређених вулнерабилних група и поред одређених активности које се предузимају у циљу изједначавања права са осталим члановима заједнице, још увек нису у истом положају. У Црној Гори, захваљујући ратним дешавањима на простору бивше Југославије, постоји значајан број избеглих лица, која из више разлога немају исту почетну позицију у погледу могућности, као домицилно становништво. Коначно, права жена, посматрана са аспекта родне равноправности и поред јасних смерница дефинисаних процесом придруживања Европској Унији још увек нису у потпуности остварена у реалном животу.

Јавно здравство у Црној Гори носи терет промена система функционисања у складу са економским транзиционим процесима, али и онај који му директно намећу глобални медицински трендови. Смањена економска активност, значајно утиче на износ буџета намењеног јавном здравству. Промене у демографској структури црногорске популације манифестују се кроз повећање учешћа старих преко 65 година (табела 4), што има за

⁴¹ Гини коефицијент је мера дисперзије дохотка. Користи се као мера неједнакости прихода, неједнакости дистрибуције или расподеле богатства. Вредност му је између 0 и 1. Низак гини коефицијент (ближи 0) показује једнакост у расодели дохотка, док висок (ближи 1) указује на неједнакост у расодели дохотка и богатства у некој држави.

последницу значајан раст трошкова јавног здравства. Савремене епидемије тзв. „хроничне незаразне болести“ у које спадају кардиоваскуларна оболења, дијабетес, гојазност и др., такође представљају велико оптерећење у организовању система функционисања јавног здравства. Реструктурирање система, не успева да сустигне динамику промена након чега би се, на прави начин, отворио простор у финансијском и организационом смислу, потребан за реализацију програма здравствене превентиве. За очекивати је да ће се кроз реструктурирање система, подржано из различитих ЕУ предприступних фондова, укључивањем приватно јавног партнерства и различитих видова додатног здравственог осигурања, систем јавног здравства коначно стабилизовати. Тек након тога, реално је очекивати да ће учешће превентивне медицине у оквиру система јавног здравства бити у складу са савременим препорукама.

Стамбена политика у социјално одговорним државама препознаје право на стан као једно од основних људских права. Честе су ситуације да појединци не могу остварити право на стан без одговарајуће подршке државе. У другој половини двадесетог века, црногорска стамбена политика је била део стамбене политике, која се водила на нивоу претходне државе, у оквиру које су стамбене потребе третиране као друштвене потребе. Изградња станова је финансирана из фондова утемељених на принципу обавезног стамбеног доприноса изузиманог из личног дохотка запослених. Право на стан је реализовано у облику тзв. станарског права, по којем су лица која су остварила ову привилегију била само корисници, а не и власници предметних некретнина. Закон о стамбеним односима из 1990. године је омогућио приватизацију – откуп станова који су били у друштвеном власништву. На тај начин је 95 % станова који су били у друштвеном власништву прешло у приватну својину. Након спровођења мера, прописаних овим законом, отворила су се питања попут решавања стамбених потреба оних људи који нису остварили станарско право пре ступања закона на снагу, као и организовања одржавања зграда које су из друштвеног прешле у приватно власништво. Период транзиције је довео до пада укупног друштвеног стандарда, што за последицу има да од 90-их година до данас није успостављен неки нови одрживи модел стамбене политике, који би на прави начин обезбедио решење стамбених потреба укупне црногорске популације. Разне иницијативе,

које су покретане од стране појединих међународних и црногорских организација, а све у циљу задовољења стамбених потреба, нису дале неке значајније резултате.⁴²

Транзициони процеси и прелазак са планске на тржишну економију отварају у Црној Гори нову тржишну категорију - тржиште некретнина. Након осамостаљења Црне Горе, улазак страног капитала доводи до значајаног раста овог тржишта. Међутим, истовремено, експанзија тржишта некретнина, има за последицу раст цена станова, што уз смањену куповну моћ, додатно отежава задовољење стамбених потреба, посебно економски угрожених категорија црногорског становништва као што су млади брачни парови, РАЕ и избегличка популација. Раст иностране тражње није могла да задовољи понуда на тржишту некретнина, посебно у јужном и средишњем делу Црне Горе. Рекација тржишта на изузетан раст тражње огледа се у прекомерној, непланској, градњи станова за тржиште. Недостатак планске документације доводи до појаве низа неформалних стамбених целина, које немају одговарајућу комуналну инфраструктуру (канализационе, електро, саобраћајне и водоводне системе), што додатно угрожава како квалитет задовољење стамбених потреба њихових становника, тако и целокупну комуналну инфраструктуру, посебно у градовима на приморју и средишњем делу Црне Горе. Коначно, укупна дешавања на тржишту некретнина, доводе до раста цена закупа станова, тако да је положај угрожених категорија становништва додатно отежан.

Према званичним статистичким подацима у Црној Гори је 2003. године било 253135 стамбених јединица, што је за 24,3 % више него 1991. године. Такав тренд раста се наставио и следећих 8 година, када је изграђено додатних 62980 станова, што је представљало увећање од 24,9 %. Од укупно 316083 стамбених јединица, 2011. године, 56,4 % је било у градским насељима, од чега највише у Подгорици 72959 (23 %). Број станова је већи од броја домаћинстава у свим црногорским општинама. Неке црногорске општине попут Будве и Шавника имају више станова него становника. За разлику од Будве где је такав однос последица тога што је велики број станова у власништву

⁴²У претходном периоду урађени су „Акциони план политике становања за период од 2005. до 2008. године“ уз консултантску подршку Пакта за стабилност Југоисточне Европе и Европске комисије, студија УНДП (Економска комисија Уједињених нација за Европу – Комитет за становање и управљање земљиштем) под називом „Профил Србије и Црне Горе у стамбеном сектору“, „Акциони план политике становања“ као пројекат у надлежности Министарства заштите животне средине у Влади Црне Горе. Поред разних студија спроведене су или су у току акције попут „1000 стамбених кредита“, „Станови солидарности“ и „1000 плус станова“.

нерезидената (тзв. викенд станови), у Шавнику тај однос последица напуштања становништва услед недостатка економске перспективе. Више од једног стана 2010. године је имало 66599 грађанина (од чега два стана 44744, три стана 13120, *четири* стана 4976, пет 1795 и више од пет станова 1964 грађанина). Према попису из 2011. године у Црној Гори је било 316083 станова на 625266 становника и 194795 домаћинстава. Укупан број станова у Црној Гори је нагло повећан као последица раста тржишта некретнина. Од 2009. године када је било 350 станова на 1000 становника што је било испод европског просека (430 станова на 1000 становника), тај број се повећао на 500 станова на 1000 становника већ до 2011. године.⁴³

Табела 5. Број станова и домаћинстава у Црној Гори 2011. године

Општина	Домаћинства	Станови
Андријевица	1699	3473
Бар	14211	33312
Беране	9991	13695
Бијело Поље	13199	17618
Будва	6982	24002
Цетиње	5747	8968
Даниловград	5497	8208
Херцег Нови	11133	24451
Колашин	2850	5094
Котор	7649	13594
Мојковац	2815	3834
Никшић	21683	27083
Плав	3737	5440
Пљевља	10790	14030
Плужине	1140	2390
Подгорица	57364	72959
Рожаје	5684	6676
Шавник	695	2193
Укупно	194795	316083

Извор: Влада Црне Горе (2011) „*Национална стамбена стратегија Црне Горе за период од 2011. до 2050. године*“ Подгорица, стр. 59

⁴³Влада Црне Горе (2011) „*Национална стамбена стратегија Црне Горе за период од 2011. до 2050. године*“ Подгорица, стр.59

Статистички подаци о становима, црногорског завода за статистику МОНСТАТ, према начину коришћења, показују да се 2011. године од укупног броја само 186498 станова користило за становање, док је 51927 било привремено ненастањено и 61860 се користило искључиво сезонски. Детаљна анализа броја и намене станова је значајна посматрано са социјалног аспекта одрживости развоја црногорског друштва, али и као осврт на располагање простором као једним од најзначајнијих ресурса неке државе.

Друштво засновано на знању, један је од темељних концепата Европске Уније. Политика образовања коју спроводи нека држава посебно је значајна за развој националног концепта одрживог развоја. Уједињене нације су препознале значај образовања за развој концепта одрживог развоја и период од 2005. до 2014. године прогласиле „Декадом образовања за одрживи развој“. Иако Црна Гора из буџета за образовање издваја процентуално више средстава од земаља чланица *OECD*-а, овај систем и даље није у потпуности усклађен са препорукама Европске комисије.⁴⁴ Проблеми су идентификовани у областима инклузије маргинализованих група у систем образовања, квалитету школске инфраструктуре, наставном плану и програму, укључивања деце са посебним потребама, издвајања за научна истраживања, заступљености програма из одрживог развоја и др. Реформа црногорског образовног система, која је у току, има за циљ да усагласи систем образовања са европским критеријумима у свим областима. Кроз реформу се ради на увођењу *ICT*-а (информационо комуникационих технологија) у образовни систем, али и на укључивању Ромске популације и маргинализованих група, увођењу предмета из области грађанског образовања и одрживог развоја, стицању знања заснованих на вештинама, побољшању школске инфраструктуре (углавном кроз реконструкцију постојећих зграда), укључивању деце са посебним потребама, а све то у оквиру претходно дефинисаних планова међу којима се издваја Стратешки план реформе образовања за период од 2006. до 2010. године.⁴⁵

Учешће јавности у одлучивању подразумева учешће у планирању, одлучивању, спровођењу и контроли свих активности које су значајне за одрживи развој неке државе.

⁴⁴OECD – *Organization for Economic Cooperation and Development* - Организација за економску сарадњу и развој је основана 1960. године као наследница ОЕЕС *Organisation for European Economic Cooperation* – основане 1948. године у склопу Маршаловог плана који је имао за циљ реконструкцију европске економије након Другог Светског рата. OECD је консултативна организација без снаге обавезивање било које од својих чланица. Седиште организације је у Паризу.

⁴⁵Влада Црне Горе, (2007) „*Национална стратегија одрживог развоја Црне Горе*“ Подгорица, стр.50

Држава је главни покретач учешћа јавности и успостављања сарадње јавног, приватног и цивилног сектора у доношењу одлука о одрживом развоју. Скупштина Црне Горе је 2009. године ратификовала Архуску конвенцију, као Закон о ратификације конвенције о доступности информација и учешћу јавности у доношењу одлука и праву на правну заштиту везану за питања животне средине, чиме је у потпуности потврђен текст конвенције усвојене у Архусу (Данска) 25. маја 1998. године. Тим поводом је, у оквиру Агенције за заштиту животне средине Црне Горе, формиран Архус центар, који је надлежан за праћење примене закона у пракси. Закон о процени утицаја на животну средину (Службени лист РЦГ 80/05 и Службени лист РЦГ 40/10) подразумева активно учешће заинтересоване јавности у пројектима који се планирају и изводе, а који могу значајно утицати на животну средину или здравље људи. Овај закон представља темељни основ, по којем је за пројекте из области индустрије, рударства, енергетике, саобраћаја, туризма, пољопривреде, шумарства, водопривреде и комуналних делатности, потребно, уз активно учешће јавности, извршити процену утицаја пројекта на животну средину и здравље људи.⁴⁶

Поред државе, и медији имају такође јако значајну улогу у укључивању јавности у доношење одлука, како везано за Закон о процени утицаја на животну средину, тако и у поступку доношења читавог низа одлука, које нису у надлежности предметног закона, а значајне су за одрживост развоја неког друштва. Наиме, поред обавештавања јавности о организовању јавних расправа везаних за одређене пројекте, а у складу са Законом о процени утицаја на животну средину, медији имају јако важну улогу и у општој едукацији јавности везано за питања одрживог развоја. Улога медија у информисању и укључивању јавности у све процесе везане за одрживи развој дефинисана је Међународним начелима професионалне етике али и локалним законодавством. Међутим, било да се ради о оглашавању јавних расправа или организовању специјалних емисија на тему одрживог развоја, медији до сада нису посветили довољно пажње овој тематици. Неадекватни термини оглашавања или приказивања специјализованих емисија, мала покривеност, кориштење исувише неразумљивог речника за ширу јавност и недостатак стручних новинара само су неки од проблема који се јављају у реализацији улоге медија везане за

⁴⁶Одредбе Закона обављају и све пројекте који се планирају у заштићеном природном добру и у заштићеној оклини непокретног културног добра, али се не примењују на пројекте намењене „одбрани“ и отклањању последица елементарних непогода.

укључивање јавности и остваривање општег друштвеног интереса у склопу укупног концепта одрживог развоја.

Ниво свести о потреби имплементације принципа одрживог развоја у црногорском друштву још увек није задовољајући. Иако постоје објективни проблеми у свим сегментима развоја друштва као категорије одрживог развоја Црне Горе, одговорност и приступ у решавању проблема не прате светске трендове. Црна Гора континуирано врши усклађивање домаћег законодавства са европским законодавством, међународним конвенцијама и протоколима. Међутим, развој и прихватање одговорности у поступку имплементације принципа одрживости на нивоу институција и појединца, нису генерално остварени. Друштвено благостање подразумева задовољење система друштвених потреба које су у функцији опстанка, односно оних које доприносе осећају среће, квалитета живота и добробити појединца. Квалитет живота, посматрамо као скуп односа између појединца и његовог окружења (економског, физичког и друштвеног). Земље у којима је ниво друштвеног благостања, као система односа, већи, сматрају се бољима за живот. Управо је повећање квалитета система односа у сегментима друштвеног развоја, посматрано из перспективе одрживости, оно што доприноси повећању друштвеног благостања, те га као таквог треба и промовисати.

4. Управљање животном средином Црне Горе у функцији одрживог развоја

Животна средина је природно окружење: ваздух, земљиште, вода и море, биљни и животињски свет. Док је заштита животне средине скуп активности, мера, услова и инструмената којима се прати, спречава, ублажава и ограничава загађивање животне средине, чува и одржава природна равнотежа, одрживо користе и унапређују природне и радом створене вредности. Још средином педесетих година двадесетог века чула су се прва упозорења појединих научника о угрожености животне средине, као и о ограничености појединих природних ресурса које прекомерни привредни развој угрожава до те мере да прети њиховом потпуном нестанку. У принципу, лаички доживљај одрживог развоја дуго времена па и данас је углавном повезиван само са очувањем и управљањем животном средином. У савременој пракси у употреби су следећи инструменти заштите животне средине: инструменти планирања; економски инструменти; правни инструменти;

процена утицаја на животну средину; инструменти мониторинга и евалуације; док су инструменти управљања - које у принципу највише користе привредне организације:

- концепт чистије производње (у Црној Гори се спроводи у сарадњи Привредне коморе Црне Горе и УНИДО-а);
- интегрална производна политика;
- процена животног циклуса;
- процена ризика и управљање ризиком;
- еколошко проверавање;
- вредновање учинка у животној средини;
- еколошко рачуноводство;
- зелене набавке;
- добровољни споразуми;
- системи управљања у животној средини – **еколошки менаџмент**.⁴⁷

Ако се посматра хронологија управљања животном средином у Црној Гори види се да је Црна Гора као чланица СР Југославије још у Уставу из 1992. године одређена као демократска, социјална и **еколошка држава**. Уставна категорија Црне Горе као еколошке државе проистекла је из „Декларације о еколошкој држави Црној Гори“ коју је Скупштина Црне Горе усвојила 1991. године.⁴⁸ Након тога, 1996. године у Скупштини Црне Горе је усвојен „Закон о животној средини“ који је усклађен са принципима одрживог развоја. Влада Црне Горе је 2001. године усвојила студију под називом „Правци развоја Црне Горе еколошке државе“, која има за циљ да у потпуности оживи и реализује идеје из Декларације о еколошкој држави Црној Гори. Први „Извјештај о стању животне средине“, који је био усклађен са методологијом коју препоручује Европска агенција за животну средину (ЕЕА), објављен је 2002. године. Након тога, у току 2005. године усвојена су два

⁴⁷ Агенција за заштиту животне средине. доступно на интернету:
[http://www.epa.org.me/index.php/dokumenti/regulativa\(26.06.2017\)](http://www.epa.org.me/index.php/dokumenti/regulativa(26.06.2017))

⁴⁸ Садржај, **Декларације о еколошкој држави Црној Гори** - „Ми посланици Скупштине републике Црне Горе, свјесни смо да је због, угрожавања природе, заштите идентитета простора на којем живимо и дјелујемо постала наш неодложни и правовремени посао. Свјесни дуга према природи, извору нашег здравља и инспирацији наше слободе и културе, посвећујемо се њеној заштити у име сопственог опстанка и будућности потомства. Прихватимо да ниједна разлика међу нама није толико велика колико су велике промјене којима је изложено наше природно окружење. Без обзира на наша национална, вјерска, политичка и друга убјеђења и осјећања, знамо и прихватамо да су достојанство и светиња људског бића органски повезани са светињом и чиститом природом. Човјек и природа у њему и око њега цјеловити су једно у својим дубинама и по свом смислу и назначењу. Стога је одувјек злоупотреба човјека пратила злоупотреба природе. Зато опредјељујући се и борећи се за достојанство човјека позвани смо да се боримо и за достојанство природе. Доношењем ове декларације, Црна Гора према природи успоставља државни однос и позива на мудрост све људе да спријече еколошку катастрофу која нам пријети“ (СКУПШТИНА РЕПУБЛИКЕ ЦРНЕ ГОРЕ – 20 септембар 1991. године) (

мастер плана и један закон од изузетног значаја за управљање животном средином Стратешки мастер план за управљање чврстим отпадом, Стратешки мастер план за отпадне воде и Закон о стратешкој процени утицаја. Наредне године, као што је претходно речено, завршена је и НСОП, да би као део препорука 2007. године била основана и Агенција за заштиту животне средине Црне Горе. Правна регулација, управљања животном средином у Црној Гори, детерминисана је највишим правним актом Уставом из 2007. године. Након осамостаљења, држава Црна Гора задржала је одредницу „еколошка држава“ из претходног устава уз велики број закона и подзаконских аката који се односе на ову материју.

Очуваност животне средине једна је од најизраженијих конкурентских предности Црне Горе као туристичке дестинације. Ако се узме у обзир, да је развој туризма један од приоритета у развоју црногорске економије, као и да је квалитет и естетски доживљај природних лепота Црне Горе један од најзначајнијих разлога за долазак страних инвеститора, управљање овим ресурсом додатно добија на значају.

У Црној Гори је у оквиру пет националних паркова 10% територије проглашено као национално заштићено подручје. Поред тога 17,2 % територије сврстано је као подручје од међународног значаја, због изузетне природне или културне вредности, по критеријумима усвојеним од стране *UNESCO*-а (Дурмитор, Сливно подручје кањона Таре и Которско-рисански залив). „Емералд“ стаништима у складу са Бернском конвенцијом (Дурмитор, Бјеласица, Проклетије, Велика плажа у Улцињу, Улцињска солана и др.) су проглашена 32 подручја. У Црној Гори је идентификовано 5 врста маховина, 5 врста биљака и 162 бескичмењака и кичмењака од значаја за заштиту. Учешће заштићених подручја у укупној територији државе је испод европског просека, тако да постоји простор за додатну заштиту одређених сегмената природног и културног наслеђа. Функционисање и заштита ових подручја су обезбеђени кроз адекватну регулативу, међутим, проблем је пуна примена, тако да нису ретки случајеви девастације управо ових највреднијих ресурса.

Одрживост, посматрана с аспекта животне средине у Црној Гори посебно третира питања као што су одрживост вода, ваздуха, обалног подручја, земљишта, шума и сл. Претходно је речено да је Црна Гора, у односу на њену величину и број становника, изузетно богата водним ресурсима. Подручје изнад Рисна, у Бокоторском заливу,

(локалитет Црквине) је простор са највећом количином атмосферских падавина на годишњем нивоу у Европи. Поред велике количине падавина, у Црној Гори постоји и велики број површинских токова, који обилују значајним количинама квалитетне воде. Један део водних токова је изузетно угрожен, како због неадекватног третирања отпадних вода, тако и због неодговорног понашања грађана, који у речна корита одлажу огромне количине различитих врста отпада. У Црној Гори се 95% становништва снабдева водом из јавних водовода и то у 40 градских и 174 приградска насеља. Вода у јавним водоводима се редовно контролиште у складу са стандардима Светске здравствене организације и ЕУ. Приметно је да је потрошња воде из водовода, по глави становника, значајно већа у односу на стандарде у развијеним земљама. Таква појава објашњава се великим губицима на мрежи, али и нерационалном потрошњом, како због ниске цене, тако и због неадекватне употребе воде са водовода за пољопривреду и друге пословне активности.

Стање квалитета ваздуха у Црној Гори је добро и углавном је у складу са законом прописаним параметрима. Праћење квалитета ваздуха се обавља у 16 насеља на 36 места. Одступања од прописаног забележено је на пар локалитета, а проузроковано је великом концентрацијом саобраћаја или неквалитетним третирањем гасова у индустријским постројењима. Законска регулатива која третира заштиту ваздуха, заснована је на Закону о заштити ваздуха из 2011. године. У процесу придруживања ЕУ потребно је ускладити праћење квалитета ваздуха са европским стандардима и ратификовати читав низ конвенција, које се баве заштитом ваздуха, како на територији држава потписница, тако и у прекограничним оквирима.

Квалитет земљишта, као природног ресурса, којим је потребно рационално располагати у склопу управљања животном средином, угрожен је различитим људским активностима (Црна Гора располаже малом површином квалитетног пољопривредног земљишта - 518.067 ha). Прекомерна градња, на простору погодном за развој пољопривредних делатности, уз ерозију изазвану непланском сечом шума и девастацију површинског слоја земље коју проузрокује експлоатација минералних сировина (песка, угља, боксита и сл.), представљају највећу претњу очувању земљишног ресурса у Црној Гори.

Црна Гора располаже значајном површином земљишта које је покривено шумама (45 % укупне територије). Шуме су значајан ресурс за развој, поготову северног неразвијеног

дела државе, међутим, управљање овим потенцијалом далеко је од савремених стандарда. Иако је уведена државна управа над шумама, проблеми који се јављају у погледу правилног кориштења овог ресурса нису се смањили. Прекомерна сеча, нестручност, некориштење биомасе, слаба заштита од пожара, само су неки од примера лошег управљања шумама у Црној Гори.⁴⁹ У НСОП, као приоритет у побољшању управљања шумама у Црној Гори, одређено је добијање Сертификата о одрживом шумарству (по *Forest Stewardship Council* методологији). Добијање сертификата условљено је између осталог и доношењем националне политике шумарства и одговарајућих законских прописа, увођењем националне инвентуре шума, побољшањем планирања и контроле спровођења истих, производњом семена и садног материјала од аутохтоних биљних врста, уз техничка унапређења попут увођења видео надзора као дела противпожарне заштите, побољшањем техника за комерцијалну експлоатацију шума реконструкцију и изградњу шумских путева и сл.⁵⁰

Управљање обалним подручјем у Црној Гори је регулисано НСИУОП (Националном стратегијом интегралног управљања обалним подручјем). Море и обално подручје за Црну Гору представљају један од најзначајнијих развојних ресурса. Морски акваторијум има површину од око 2500 км², чине га унутрашње воде и територијално море у ширини од 12 наутичких миља. Црногорска обала се простире од границе са Хрватском на Западу до границе са Албанијом на Истоку у дужини од 290 км. На обали се налази 6 приморских општина (Херцег Нови, Котор, Тиват, Будва, Бар и Улцињ). Обално подручје је могуће одредити по административном приступу (на територију приморских општина) или по природним карактеристикама, када се као обално подручје посматра приобаље са планинским масивом (Орјен, Ловћен, Румија) у залеђу до вододелнице. Због своје атрактивности, овај простор је већ дуже време, изложен великим притисцима инвеститора, који су мање више спремни да улажу у његов одрживи развој. Односно, највећи део њих је првенствено заинтересован за брзи обрт инвестираног капитала, а принципе одрживости поштују у складу са прописаном регулативом. Загађење обалног подручја потиче из различитих извора, од комуналних и индустријских отпадних вода, преко чврстог отпада

⁴⁹У току 2010. године у оквиру пројекта „Националне инвентуре шума“ извршено је прикупљање информација о стању шумског богатства у Црној Гори. Стручњаци за ову област сматрају да ће база података о црногорским шумама формирана на овај начин бити од великог значаја за будуће одрживо управљање шумским ресурсима у Црној Гори.

⁵⁰Влада Црне Горе, (2007) „Национална стратегија одрживог развоја Црне Горе“ Подгорица, стр 22-40

до загађења које проузрокују пловни објекти који су у транзиту или трајно бораве у црногорским територијалним водама. Поред људског фактора, ово подручје је изложено и ризицима које намеће природа. Наиме, овај простор је у високој зони ризика од земљотреса, који попут оног из 1979. године, могу у значајној мери угрозити квалитет животне средине. Поред земљотреса, на обалном подручју су јако чести и шумски пожари, који трајно уништавају пејзажне вредности ових предела. НСИУОП је докуменат који би, уз НСОП, требао да спречи даље девастирање овог природног ресурса, који представља највреднији ресурс за будући развој државе. Истовремено, кроз стратешке документе овог типа, треба проактивно деловати у односу на ризике изазване људским деловањем или последицама елементарних непогода. У склопу придруживања Црне Горе ЕУ биће потребно у наредном периоду обезбедити доношење регулативе која ће постојећа решења ускладити са европским (као што су *ICZM– Strategy*–стратегија која препоручује управљање обалним подручјима на свим нивоима и кроз сарадњу са цивилним сектором; *EU Marine Strategy* – Стратегија о мору Европске уније и др.) и субрегионалним иницијативама као што су Јадранско-јонска иницијатива, *FAOAdriaMed*, *ADRISCOM*, *EUINTERREG* и др.

Управљање животном средином у Црној Гори је поверено Агенцији за заштиту животне средине. Међутим, поред оснивања Агенције потребно је обезбедити читав низ додатних инструмената, који ће омогућити одрживо управљање животном средином. Потребно је успоставити и међусекторску комуникацију по питању очувања животне средине, која је тренутно на ниском нивоу. Затим, потребно је донети одговарајућу регулативу, која ће бити усклађена са европским прописима, уз обезбеђење ефикасне примене. Истовремено, треба радити, на подизању друштвене свести и укључивању јавности у решавања питања везаних за управљање животном средином, те промовисати инструменате, који су подршка квалитетном управљању животном средином, а који су засновани на принципу добровољности (нпр. *ISO* стандарди из серије 14001 и др.). Потребно је обезбедити фонд за субвенционирање оних пројеката, који су у сагласју са одрживим развојем државе, те јачањем администрације, створити квалитетан мониторинг спровођења регулативе и слободан приступ информацијама свим заинтересованим странама, од цивилног сектора до заинтересоване јавности.

Коначно, ако се не буде превентивно и на време деловало, у складу са претходно препорученим мерама, преговори за приступање Црне Горе Европској унији везано за Поглавље 27, које се односи на управљање животном средином и климатске промене, у значајној ће мери успорити процес придруживања.

5. Одрживи развој црногорског туризма

Програм Уједињених нација за заштиту животне средине (*UNEP*) и Светска туристичка организација су, подстакнути значајем туризма за одрживи развој, организовали читав низ конвенција, у циљу усвајања декларација, како би се утврдили принципи и директиве којима се обезбеђује глобална одрживост туристичког развоја. Наиме, ове међународне организације су се, први пут 2005. године, удружиле у изради „Упутства за креаторе туристичке политике“ под називом „*Изградња одрживијег туризма*“ (*A Guide for Policy Makers - Making Tourism More Sustainable*). У упутству су сабрана сва претходна искуства, која су међународни експерти из ових организација имали везано за питања одрживог развоја туризма у свету. Иако је одрживост туризма у надлежности свих учесника у туристичком ланцу, независно јесу ли на страни понуде или тражње, владе држава у којима се жели иницирати одрживи развој туризма, морају имати водећу улогу у управљању тим развојем. Пре свега, због тога што је:

- туристичка индустрија веома фрагментисана, тако да је тешко постићи укупну координацију са нижих нивоа;
- одрживост туризма везана за просторе од јавног интереса као што су ваздух, вода, природно и културно наслеђе;
- влада та која поседује моћ да креира законе и покреће разне иницијативе и институције у циљу промоције добрих искустава и навика и такође
- влада та која обезбеђује повољан амбијент за развој одрживог туризма, како кроз дефинисање одговарајуће политике, тако и кроз подстицање свих учесника-стејкхолдера да препознају проблеме и усресреде се на њихово решавање у оквиру својих надлежности.

Државни органи Црне Горе су у парламенту дефинисали своје одређење за одрживи развој још 1991. године кроз „Декларације о Еколошкој држави“ која је унета и у члан 1. Устава. Усвојена је Национална стратегија одрживог развоја и велики број закона, који штите природне вредности и културна добра. Покренуте су иницијативе у правцу стимулације имплементације еколошки напредних пројеката попут инсталирања система обновљиве енергије. Црна Гора декларативно испуњава захтеве из Медитеранске стратегије одрживог развоја.

Туризам је у Црној Гори одређен као привредна грана која има стратешки значај за државу. Национална стратегија одрживог развоја Црне Горе, одрживост развоја у туризму види искључиво као развој који: поштоје економске, еколошке, и социјалне принципе у међусобно уравнотеженом односу; не исцрпљује природне ресурсе, него их користи само у мери која обезбеђује да остану на располагању и будућим генерацијама; чува културну разноврсност и идентитет, притом стимулише склад друштва, а при свему томе има у виду задовољство туриста. Туризам у Црној Гори данас, и поред јасних смерница дефинисаних на државном и нижим нивоима, кроз разне стратешке документе и планове, још увек није усклађен са НСОП. Наиме, посматрано са аспекта одрживости, постоје многе неусклађености, као што су: недостатак одговарајуће комуналне инфраструктуре (водоводне - довод воде и одвод отпадних вода, саобраћајне - недостатак одговарајуће путне инфраструктуре, чистоћа и третирање чврстог отпада), непланска градња великог броја уситњених смештајних капацитета у неформалном смештају, неравномеран распоред смештајних капацитета (96% смештајних капацитета се налази на приморју), економска криза (појачава притисак инвеститора што резултира неодрживом узурпацијом простора на најатрактивнијим локацијама), недостатак квалитетних кадрова како у управљању тако и у оперативним пословима, сезоналност делатности изражена у екстремно кратким туристичким сезонама (на приморју 2 до 3 месеца лети и месец дана зими на планинама).

Пет кључних изазова које *UNEP* и *WTO* виде као претње (али и шансе) са којима ће се, посматрано са аспекта одрживости, у будућности, срести светски туризам и на које владе требају обратити посебну пажњу су:

- *Управљање динамичним развојем* – дуплирање броја туристичких кретања, у следећих 20 година, доноси значајан притисак на све ресурсе који су у функцији

развоја туризма. Посебно су угрожена: *приобална подручја* (у којима је развој најизразитији, те као такав, последњих година, због неправилног третирања отпада и непланске изградње, уз огроман раст свих видова крстарења пловилима, озбиљно нарушава њихову привлачност и природни амбијент), *споменици културе и историјски локалитети и градови* (који због великог броја посетилаца, трпе огроман притисак, што се директно одражава на њихову привлачност и локално становништво), *осетљива природна подручја – паркови природе* (у којима и најмање повећање броја посетилаца, представља озбиљну претњу за њихов биодиверзитет).

- *Климатске промене*, посматрано с аспекта туризма, озбиљна су претња његовој будућности. Посматрано са аспекта изазивача промена, туризам је један од њихових најозбиљних узрочника. Раст нивоа мора, појава екстремних природних појава (олуја, цунамија и сл.), ерозија плажа, губљење коралних гребена, угроженост водених изворишта, на планинама раст снежног покривача и скраћење скијашке сезоне, само су неке од последица које ће климатске промене имати на туризам. Са друге стране, утицај туризма на климатске промене је евидентан. Само употреба фосилних горива, у разним облицима туристичког транспорта, производи и до 5,3 % емисије штетних гасова, што директно утиче на стварање-повећање тзв. ефекта стаклене баште. У авио саобраћају се потроши 2-3 % укупне потрошње фосилних горива у свету, а имајући у виду садашње трендове, овај вид саобраћаја ће и даље бележити изразити раст, поготову у туристичким путовањима.
- *Смањење сиромаштва у свету* један је од најзначајнијих миленијумских циљева у Уједињанима Нацијама. Потенцијал који носи развој туризма обезбеђује могућност унапређења животног стандарда и у сиромашним земљама, које често располажу одговарајућим природним и антропогеним ресурсима. Унутар једне државе, могуће је кроз развој појединих видова туризма, извршити регионалну дисперзију понуде, а самим тим и дохотка од туризма. На тај начин се, са једне стране обезбеђује равномернија расподела дохотка и унапређује квалитет живота у сиромашним крајевима, док се са друге стране смањује притисак туриста на најатрактивније локалитете.

- *Поддршка у очувању заштићених подручја* је нешто што би савремени туризам требао да препозна као шансу. Наиме, данас широм света недостају средства у буџетима намењеним различитим пројектима очувања заштићених подручја. Управо је туризам тај који би требао да, из различитих прихода, који се остварују у таквим подручјима (улазнице, дозволе, концесионе накнаде итд.), обезбеди средства потребна за њихово очување.
- *Здравље и сигурност путовања* су последњих година имали изразит утицај на флукутације туристичких путовања и посећеност одређених дестинација. Појава нових болести – епидемија попут птичијег и свињског грипа, крављег лудила и сл. уз стихијске политичке промене у неким од најзначајнијих светских дестинација (Египат, Турска, бивша Југославија) значајно утичу на туристичка кретања у свету. Глобални менаџмент информација, од стране међународних организација, као што су Светска здравствена организација и Светска туристичка организација, везаних за питање здравствене и укупне безбедности туриста, све више добија на значају. Појава и широка примена савремених комуникационих технологија, обезбеђује дисперзију упутстава потребних за сигурно путовање до сваког појединца.⁵¹

Црна Гора се у развоју своје туристичке понуде већ срела са неким од горе наведених изазова. Тако су рецимо, последњих година, присутни изразити притисци инвеститора у циљу узурпације најатрактивнијих природних ресурса. Кроз развој туризма на северу државе, покушава се обезбедити равномерна расподела дохотка од туризма у Црној Гори, уз растерећење најатрактивнијих локалитета на приморју. Изразите и учестале климатске промене, последњих година, доводе до промене у динамици микро климе, која за резултат има скраћење зимске скијашке сезоне, али и повећање снежног покривача у периодима сезоне, што повећава трошкове, а смањује приходе. Штетно зрачење сунца, настало као последица губитка дела озонског омотача, утиче на повећање штетног утицаја сунчевих зрака што доводи до смањења неких видова туристичка тражње (нпр. туриста нудиста). Црна Гора располаже са значајним ресурсима у виду паркова природе, за чију заштиту су потребна велика средства, која се могу обезбедити кроз њихову правилну туристичку

⁵¹UNEP i WTO (2005), „*Making Tourism More Sustainable*“ str. 12-14, доступно на интернету на: [www.unep.fr/shared/publications/pdf/\(25.09.2016.\)](http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/(25.09.2016.))

валоризацију. Коначно, црногорски туризам, као део туристичког система бивше Југославије, претрпео је велике штете, због политичке ситуације у претходној држави, тако да се последице, посматране кроз приходе од туризма и друге статистичке податке, још увек осећају.

Анализом одрживости досадашњег развоја црногорске туристичке понуде, долази се до закључка, да је Црна Гора релативно касно почела са интензивним развојем туристичке понуде. Развој црногорског туризма био је део развоја укупне туристичке понуде у бившој Југославији. Иницијализацију изградње туристичке понуде пратили су диферентни тржишни услови у односу на актуелне. Појам одрживости није егзистирао ни као идеја, али је располагање простором дефинисано на основу унапред усвојених развојних планова. Дисперзија новоизграђених туристичких капацитета, није заснивана искључиво на основу иницијативе на страни тражње, већ је укључивала и сегменте уједначеног регионалног развоја, који је имао за циљ равномернију расподелу дохотка на нивоу бивше Југославије. Друштвено уређење није подстицало приватну иницијативу, те је самим тим изостала, данас уобичајена проблематична „тачкаста измена планских документа“ прилагођена аспирацијама појединих инвеститора - предузетника. Процес транзиције, промена друштвеног уређења и међународна изолација доводе до промене у приступу, што за последицу има стагнацију великих туристичких система у друштвеном власништву и појаву великог броја мањих туристичких система у приватном власништву. Дефинисањем основних стратешких документа на тему дугорочног развоја туризма у Црној Гори, уз асистенцију међународних стручњака, држава покушава да се врати на плански развој прилагођен новим друштвеним и тржишним околностима. Приступ у располагању простором се мења, како под утицајем препорука стручне јавности, тако и под утицајем тржишта некретнина које иницира вишеструки раст цене најатрактивнијих локација. Економска оцена употребе простора у сврху развоја туристичке понуде, од некада апсолутно позитивне, све више постаје осетљива и под утицајем разних фактора често добија негативне предзнаке.

Анализом социолошког аспекта одрживости развоја црногорског туризма, од самог почетка интензивног развоја шездесетих година двадесетог века, долази се до закључка да су се, у црногорском друштву, захваљујући том развоју, десиле значајне промене, које су трајно измениле културни идентитет локалног становништва. Радно способно

становништво, како са приморја, тако и из локалних села у залеђу црногорског приморја, напушта своја традиционална занимања и запошљава се у великим туристичким системима. Мешавина више култура је до деведесетих створила један препознатљив културни амбијент, који је ратним дешавањима на простору бивше Југославије и приливом великог броја избеглих и интерно расељених лица на црногорско приморје опет измењен. Промена друштвеног уређења доводи до појаве великих социјалних разлика и губитка тзв. средње класе. На атрактивним туристичким локацијама је изражена концентрација екстремно богатих појединаца који додатно утичу на друштвени амбијент приморског региона. Самим тим поставља се питање које су у својој књизи „*GoldenHordes*“ (Златне хорде) поставили *Turner i Ash* -, „Туризам је у основици само још једна од миграција и остајемо крајње скептични да је свијет на оној степеници на којој ће туристи и околни становници мирно коегзистирати у дужем раздобљу. Нема разлога зашто би се они (рецептивне земље) осјећале сретнијим кад примају хорде богатих странаца. Туристичка индустрија тражи најатрактивније просторе у некој земљи, али колико дуго такво стање ове земље могу толерисати? Могу ли богати странци стварно мирно живјети у пренатрпаним срединама гдје доминира сиромашно домаће становништво?“⁵²

Питања попут претходних би требало разрешити управо кроз детаљну анализу одрживости будућег развоја укупне црногорске туристичке понуде, са посебним освртом на поједине сегменте, какав је и развој наутичке туристичке понуде у Црној Гори.

5.1. Анализа развоја црногорског туризма

Применом аналитичког приступа у истраживању развоја црногорске туристичке понуде, у оквиру ове дисертације извршена је подела на две етапе. Прва етапа се односи на период од шездесетих до деведесетих година прошлог века, док се друга етапа односи на период од деведесетих година до данас. У првој етапи туризам се у Црној Гори развијао као део укупне југословенске туристичке понуде. Друга етапа се може додатно поделити на два периода, први у оквиру заједничке државе СРЈ и други након црногорског референдума 2006. године и стварања две независне државе - Црне Горе и Србије.

⁵²Вуконић, Б., Кеча, К., (2001) „*Туризам и развој*“ Микрорад и Економски факултет, Загреб, стр.149

5.1.1. Улога црногорског туризма у југословенском туристичком развоју

У СФРЈ (Социјалистичка Федеративна Република Југославија) туризам се почео развијати у јадранском приобаљу почетком шездесетих година двадесетог века. Почевши од Истре, која је била најближа Западном и Централном европском емитивном тржишту, према средишњој Далмацији, до Црне Горе на Југу, постепено се градила туристичка понуда бивше Југославије. Иницијални разлог који је у оквиру социјалистичке планске производње довео до улагања у туристичку понуду СФРЈ био је обезбеђење чврсте валуте потребне за увоз пре свега недостајућих нафтних деривата, за време Нафтне кризе шездесетих година. Претпоставка је била да ће се девизна средства у туризму обезбедити по два основа, први кроз приходе од страних туриста и други кроз инвестиције југословенских гастарбајтера у приватни смештај. Црна Гора, у том смислу, као најудаљенији део обале од најзначајнијих емитивних тржишта, са врло слабо развијеним саобраћајним везама, добија на значају, тек крајем седамдесетих и у току осамдесетих година прошлог века. Катастрофални земљотрес који је задесио црногорско приморје у априлу 1979. године је на неки начин допринео, да се кроз централизовану управљање значајна средства из Савезног буџета преусмере на обнову и изградњу већине хотелских капацитета у Црној Гори. Тек средином осамдесетих година, Црна Гора остварује значајније учешће у приходима од туризма на нивоу државе (10%). Удео црногорске понуде у укупним капацитетима бивше Југославије, крајем осамдесетих година је био на нивоу од 9,5%. Међутим, пошто је идеја према којој се развијао југословенски туризам била пре свега заснована на „јефтином туризму“, учешће основних капацитета (хотели, туристичка насеља, и остали објекти: пансиони, мотели, преноћишта и гостионице) било је нешто ниже од већ ниског просека на нивоу државе.⁵³ Мала заступљеност формалне – основне, у укупној туристичкој понуди, додатно је оптерећена slabим квалитетом тих капацитета. Тако је учешће капацитета у тадашњој Б категорији било знатно веће у односу на остале категорије.⁵⁴ У то време учешће основних капацитета у развијеним туристичким

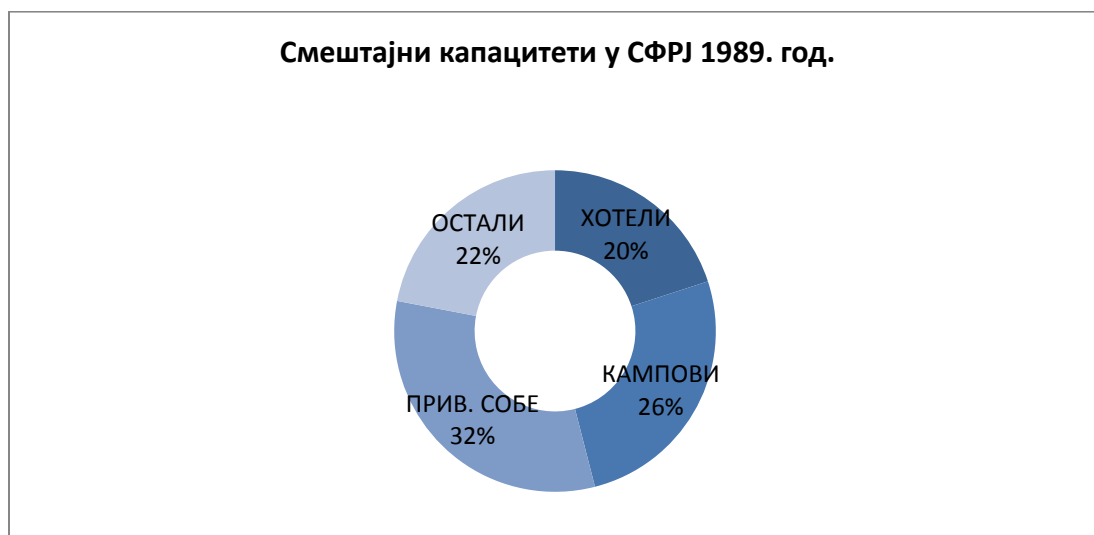
⁵³У СФРЈ је развој туризма носио дозу прозападнoг стила живота, што је било у супротности са социјалистичком идеологијом на којој је почивао друштвени систем. Према томе се прилагођено развијала туристичка понуда, која је на једној страни била доступна свима, а са друге стране обезбедила се ценовна конкурентност и велики број страних тзв. „девизних гостију“.

⁵⁴ Категоризација хотела у бившој СФРЈ је била извршена словним ознакама у којима је Л (лукс) – једнако 5 звездица (1%); А – 4 звездице (19%), Б – 3 звездице (77%), Ц – 2 звездице (1%) и Д – 1 звездица (2%).

дестинацијама у укупном туристичком промету је било на страни основних, тако је рецимо то учешће у Шпанији било на нивоу од 89%, Грчкој 98%, Италији 75%, Аустрији 82%.⁵⁵

У Црној Гори је расподела смештајних капацитета, у том периоду, била додатно на страни неформалних капацитета ниске катеорије квалитета.

Графикон 1. Структура смештајних капацитета у СФРЈ 1989. године на 1,4 милиона кревета



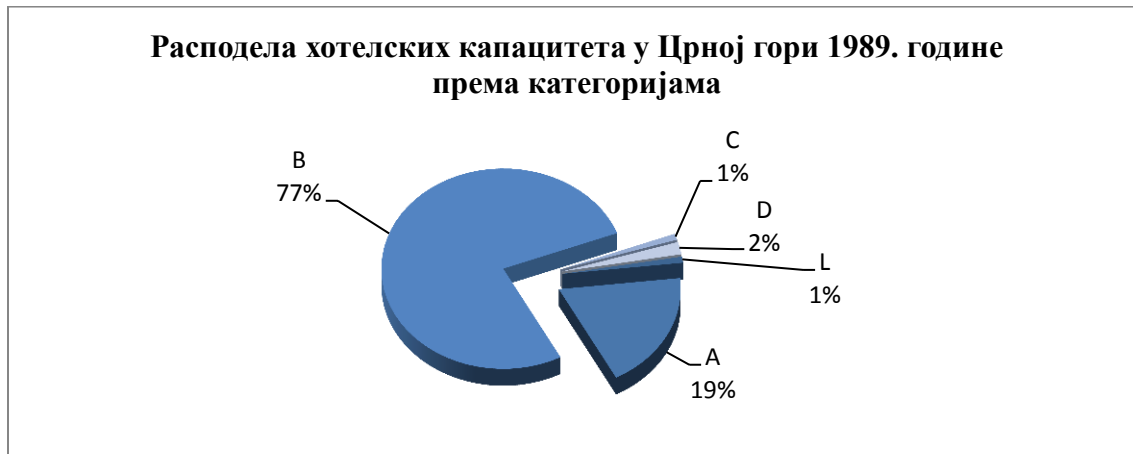
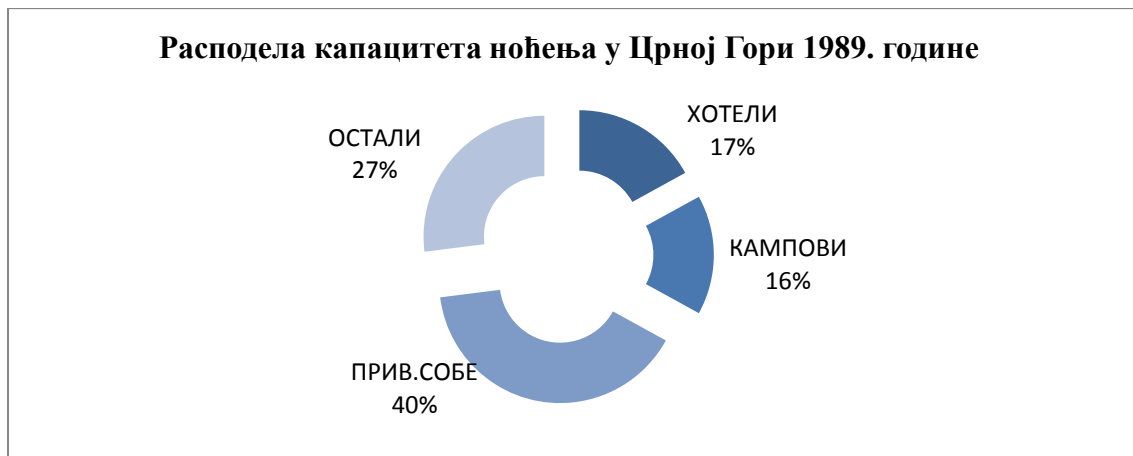
Извор: Влада Црне Горе (2000) „Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године“ Мастер план, Подгорица, стр.6

Хотели су у то време грађени на најбољим локацијама уз море. Независно од категорије, хотелски капацитети су у углавном конципирани по систему малих соба ниског квалитета и великих заједничких простора, углавном без присуства аутохтоних обележја карактеристичних за Црну Гору. Планска изградња и социјалистичко централизовано управљање, посматрано са аспекта употребе простора, спречили су жеље и притисак приватних инвеститора да узурпирају најквалитетније делове обале. Међутим, последица таквог управљања се огледа у изградњи униформисаних хотелских капацитета углавном ниске категорије на најатрактивнијим локацијама. У једном периоду управо је добра локација хотелских капацитета, са великим простором за разоноду у окружењу,

⁵⁵ Унковић, С., Чачић, К., Бакић, О., (2002) „Савремена кретања на туристичком тржишту“ Економски факултет, Београд, стр.276

представљала конкурентску предност, која је скретала пажњу са недостатака у квалитету смештајних капацитета. Анализом туристичке понуде Црне Горе изграђене на тај начин у време СФРЈ, може се извући закључак, да је управо кроз централизован систем изградње сачуван највећи број атрактивних локација на црногорском приморју. Истовремено, захваљујући Војсци СФРЈ – ЈНА (Југословенска народна армија) као војно стратешки значајне, сачуване су неке од најзначајнијих локација за развој будуће црногорске туристичке понуде (Херцег Нови – Кумбор, Луштица, Мељине, Тиват – Арсенал и Радовићи – Луштица тиватски део, Бар – Валданос и др.).

Графикон 2. Структура смештајних капацитетау Црној Гори 1989. године



Извор: Влада Црне Горе (2000) „Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године“ Мастер план, Подгорица, стр.6 и 7

Уз лошу структуру капацитета, касни улазак на туристичко тржиште и велика удаљеност, без добре саобраћајне повезаности, додатно неповољно утичу развој црногорског туризма, тако да је учешће страних туриста у укупном броју ноћења испод просека оствареног на остатку југословенске обале. За разлику од Хрватске, у којој су страни туристи осамдесетих година прошлог века имали учешће од преко 60%, у Црној Гори је то учешће било дупло мање (33%). Емитивно тржиште Западне Европе је учествовало са 79%, док је источноевропско учествовало са 21%. Међу државама, посматраним као емитивна тржишта, посебно су се издвајале Немачка са учешћем од 35%, Велика Британија са 21%, Холандија са 5,6% и Чешка са 8,4%.⁵⁶ Највећи број страних туриста Црна Гора је остварила 1987. године. Након тог периода, прво због постепеног пада конкурентности понуде, а затим и због политичких дешавања на простору бивше Југославије, црногорски туризам улази у период кризе, стагнације и назадовања.

5.1.2. Црногорски туризам након распада СФРЈ

Период након распада СФРЈ делимо у две фазе, једна се односи на период државне заједнице под називом СРЈ (Савезна Република Југославија) и СЦГ (Србије и Црна Гора) и друга од маја 2006. године када Србија и Црна Гора постају самосталне државе.

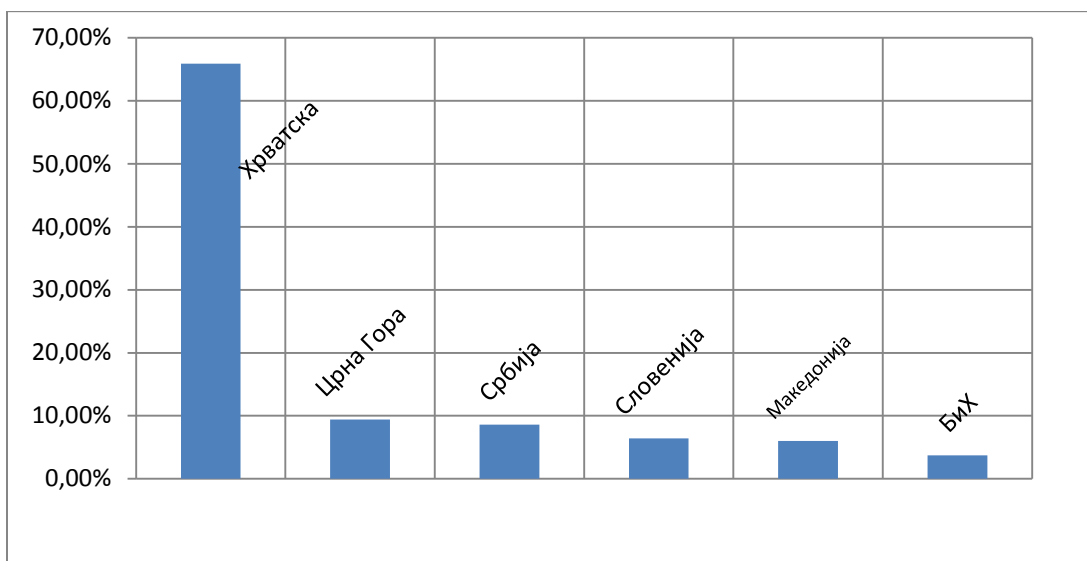
Прву фазу карактерише распад државе, а самим тим и јединствене туристичке понуде СФРЈ. Смештајни капацитети који су остали у СРЈ су представљали мање од 20% некадашње понуде. Поред пада у понуди, политичка ситуација и међународна изолација доводе и до значајног пада у броју посетилаца. Тако је рецимо 1986. године збирно у Србији и Црној Гори забележено 6 милиона долазака, а 7 година касније (1993.) број долазака на нивоу ове две републике пао је на 2,5 милиона. Пад броја иностраних посетилаца био је посебно изражен, од 1987. до 1993. године. Број долазака ове категорије туриста се смањио са 1,3 милиона на 76,6 хиљада.⁵⁷ Тај период је попут катастрофалног земљотреса из 1979. године оставио несагледиве последице на укупну туристичку понуду у Црној Гори. Наиме, вишегодишње пословање у условима политичке нестабилности, која је узроковала међународну изолацију и хиперинфлацију, доводи до финансијског

⁵⁶ Ибид стр.8

⁵⁷ Унковић С., Чачић К., Бакић О. (2002) „Савремена кретања на туристичком тржишту“ Економски факултет Београд, Београд, стр.270

исцрпљивања већине великих туристичких система у Црној Гори. Значајан део тих система су након тог периода приватизована као неконкурентна и презадужена, без икаквог развојног концепта и постојећег емитивног тржишта.

Графикон 3. Учешће бивших република СФРЈ у укупним смештајним капацитетима



Извор: Унковић, С., (2001) „Економика туризма“ Савремена Администрација, Београд, стр.288

Суспензија међународних економских санкција према СРЈ и стабилизација монетарне политике, обезбеђују основ за раст броја долазака за 9% у 1995. години (у односу на 1994 год.). Значај СРЈ на међународном туристичком тржишту у односу на СФРЈ је изразито смањен.

Косовска криза, која је праћена НАТО интервенцијом у СРЈ, доводи до поновног пада у туристичким кретањима у Црној Гори. Период од 2000. год. представља период постепеног опоравка.

Опоравак црногорске туристичке индустрије након распада СФРЈ, у односу на ону пре, одвијао се постепено и тек је, посматрано по броју ноћења, током 2015. године, достигао ниво из 1989. године када је у Црној Гори забележено 9,9 милиона ноћења. Након осамостаљења Црне Горе, број ноћења је до 2015. године, под утицајем глобалне економске кризе, имао негативан индекс само 2009. године.

Табела 6. Смештајни капацитети у Савезној Републици Југославији у односу на земље Европске Уније 1994. године

Земља	Број лежаја у основним смештајним капацитетима	Број становника у милионима	Површина у км	Основни смештајни капацитети на 1000 становника	Основни смештајни капацитети на 1км
Грчка	508410	10,4	131990	48,89	3,85
Шпанија	1053355	39,2	504782	26,87	2,09
Француска	1193340	57,8	551500	20,65	2,16
Италија	1723465	57,2	301268	30,13	5,72
Аустрија	650020	8	83853	81,25	7,75
Португалија	202442	9,9	92389	20,45	2,19
В.Британија	949148	58,3	244100	16,28	3,89
ЕУ у просеку	8363434	370,4	3234100	22,58	2,5
СРЈ	83821	10,5	102173	7,98	0,82

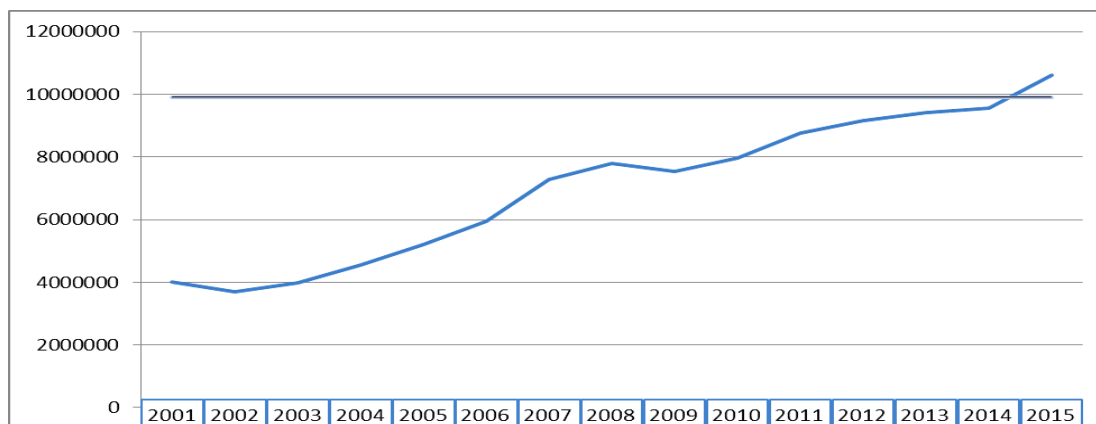
Извор: Унковић С., Чачић К., Бакић О. (2002) „Савремена кретања на туристичком тржишту“ Економски факултет Београд, Београд, стр.280

Табела 7. Број ноћења у периоду од 2001. до 2010. год. са индексом у односу на 1989. год.

Година	Број ноћења	Индекс у односу на 1989. год.	Индекс (претходна година=100)
2001.	4011413	40,3	125,9
2002.	3689594	37,1	92
2003.	3976266	40	107,8
2004.	4561094	45,9	114,7
2005.	5211847	52,4	114,3
2006.	5936270	59,7	113,9
2007.	7294530	73,4	122,9
2008.	7794741	78,4	106,9
2009.	7552006	75,9	96,9
2010.	7964893	80,1	105,5

Извор: ЦБЦГ (2011) „Анализа ефеката туризма на БДП, запосленост и платни биланс Црне Горе“ Подгорица стр.12, доступно на интернету: <http://www.cbcbg.org>(25.09.2016)

Графикон 4. Постепени раст броја ноћења иностраних туриста у Црној Гори од 2001. до 2015. године (посматрано у односу на рекордну 1989. годину)⁵⁸



Извор: Комбиновани подаци МОНСТАТ И ЦБЦГ

Упркос делу инвестиција у нове хотелске капацитете и даље је у понуди смештајних капацитета у Црној Гори лош однос комплементарних прихватних капацитета (собе и апартмани у приватном смештају) у односу на основне капацитете - објекте колективног смештаја, јер је значајно на старни комплементарних.

Квалитет смештајних капацитета, у последњој деценији, значајно поправио, као резултат инвестиција у нове хотелске и комплементарне капацитете, високе категорије. Франшизе врхунских хотелских брендова, попут *-Holiday Inn-a Iberostar-a, Regenta-a, Aman-a* и др. данас имају своје франшизе и у Црној Гори. Значајно је унапређен и квалитет комплементарних капацитета у виду туристичких апартмана високе категорије. Међутим, због значајног учешћа диспергованог комплементарног смештаја, у укупној понуди, отежано је квалитетно управљање дестинацијским производом. Због тога је све присутнија тежња, да се на најатрактивнијим дестинацијама у Црној Гори, квалитетни комплементарни капацитети обједине у форми тзв. „*диспергованих хотела*“.

⁵⁸ Значајан раст броја ноћења и броја туриста у статистичким показатељима 2007. године се између осталог десио и због рекласификације у обради туриста из Србије из „*домаћих*“ у „*иностране*“.

Табела 8. Смештајни капацитети у Црној Гори 2014. године

Категорије смештаја	Број објеката	Број смеш. јединица	Собе	Апартмани	Камп места	Број кревета
Хотел	100	9.757	8.797	960		22.151
Пет звездица*****	3	390	366	24		1.110
Четири звездице ****	40	4.525	4.044	481		9.865
Три звездице ***	26	1.653	1.336	317		3.833
Две звездице **	24	2.330	2.251	79		5.722
Једна звездица *	7	859	800	59		1.621
Гарни хотел	38	724	548	176		1.694
Четири звездице ****	15	293	158	135		663
Три звездице ***	18	328	290	38		788
Две звездице **	4	69	66	3		140
Једна звездица *	1	34	34			103
Мали хотел	113	1.579	1.288	291		3.877
Пет звездица *****	2	18	18			38
Четири звездице ****	38	466	328	138		1.121
Три звездице ***	47	681	547	134		1.641
Две звездице **	25	394	375	19		1.011
Једна звездица *	1	20	20			66
Бутик хотел	2	37	29	8		46
Апарт хотел	8	288	197	91		825
Туристичко насеље	7	2.223	2.080	143		4.651
Мотел	4	50	49	1		95
Гостионица	1	3	2	1		5
Пансион	9	239	230	9		564
Куће за изнајмљивање у домаћинствима	...	26.964	25.673	1.126	165	63.792
Туристички апартмани у домаћинствима	...	426	225	201		1.082
Собе за изнајмљивање у домаћинствима	...	21.044	20.233	811		53.773
Камп	11	908	385		523	1.765
Етно село	1	24	9		15	71
Одмаралиште	12	514	454	40	20	1.946
Хостел	9	271	261	10		972
Некатегорисани објекти	3	198	112	16	70	546
Лечилишта	1	807	756	51		1.457

Извор: МОНСТАТ (2014) *Подаци о смештајним капацитетима у Црној Гори* доступно на интернету: <http://www.monstat.org/cg/page.php> (1.10.2016.)

Међу иностраним посетиоцима 2014. године највише је дошло гостију из Русије (318375), Пољске (50356), Италије (34204) и Немачке (33014). Са простора бивше

Југославије најбројнији су и поред пада у односу на 2013. (303135) посетиоци из Србије (без Косова) који су остварили 287620 долазака, затим становници Босне и Херцеговине са 91711 долазака. Број иностраних туриста посебно је битан за БДП, за разлику од прихода оствареног од домаћих туриста који представља преливање унутар националне економије, раст прихода од иностраних туриста директно утиче на раст бруто друштвеног производа, јер представља преливање из других економија у црногорску.⁵⁹

Табела 9. Укупан допринос туризма и путовања БДП-у изражен у %

	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Свет	9,6	9,4	9,3	9	9,1	9,1	9,2	9,3	9,3
Европа	8,1	8	8	7,7	7,6	7,7	7,6	7,6	7,7
ЕУ 27	8,3	8,1	8,1	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,9
Хрватска	27,6	28,5	25	26,3	27,5	29	29,7	30,1	30,5
Македонија	5,1	5,2	5,2	5,1	5,2	5,5	5,6	5,7	5,7
Црна Гора	21,6	24	16	15,7	17,1	19,7	22,9	25,5	27,4
Србија	6,1	5,9	7,5	7,8	8	8	8	8	7,9
Аустрија	12,1	12	12,3	11,7	11,8	12,2	12,5	12,6	12,8
Грчка	17,3	16,5	15,2	15,3	15,7	16,3	16,7	16,9	17,1
Италија	9,3	8,7	8,4	8,4	8,5	8,7	8,8	8,9	9
Португалија	13,6	14,2	13,3	13,8	14,7	15,1	15,4	15,6	15,7
Шпанија	14,9	14,9	14,7	14,3	14,3	14,4	14,4	14,3	14,3

Извор: ЦБЦГ (2011) „Анализа ефеката туризма на БДП, запосленост и платни биланс Црне Горе“ Подгорица стр.9

Према статистичким подацима и прогнозама *WTTC*-а, допринос туризма и путовања, црногорском БДП-у, знатно је изнад светског и европског просека. Црна гора према овим подацима, уз Хрватску, има највеће учешће укупних прихода од туризма и путовања у БДП-у међу државама које су биле предмет анализе.

Иако је развој туризма модел који се често користи за унапређење економије и укупног квалитета живота у економски пасивним крајевима, регионална дисперзија туристичке индустрије у Црној Гори је и даље слаба. Посебно ако се има у виду да је од 1262985 долазака туриста 2014. године, 1130838 остварено у приморским местима, док је

⁵⁹ МОНСТАТ (2015) „Статистички годишњак Црне Горе 2015“ Подгорица стр.142

те године свега 46545 долазака туриста остварено у планинским местима. Међу градовима на приморју Будва има највеће учешће у доласцима (48%) и ноћењима (45,9%), следе је Херцег Нови са учешћем у доласцима од (15,9%) и ноћењима (19,9%) и Бар (доласци 10,8% и ноћења 13,4%).⁶⁰

5.2. Црна Гора као туристичка дестинација

Реч дестинације потиче од латинске речи *destinatio*-одредиште. Под појмом туристичке дестинације већина аутора, у туристичкој литератури, подразумева мање или више заокружену географску целину, која располаже атрактивним, комуникативним, културно-историјским, саобраћајним и претпоставкама за смештај, исхрану, одмор, рекреацију и забаву туриста, односно са изграђеном туристичком понудом.⁶¹

У туризму овај појам срећемо као синоним за више димензија туристичких одредишта. Тако под туристичком дестинацијом подразумевамо све, од одређеног туристичког локалитета са заокруженом понудом, преко градова, до регија, држава и некад целих региона који обједињују неке облике туристичке понуде.

Посматрано с аспекта дестинације, Црна Гора представља једну туристичку дестинацију, са понудом која се креће у оквиру државних - административних граница, а која у себи обједињује више мањих туристичких дестинација, било да се ради о градовима (нпр. Будва, Херцег Нови, Котор), регијама (нпр. Бока Которска) или локалитетима (нпр. Ада Бојана, Скадарско језеро, Биоградска гора, река Тара). Истовремено, поједини делови Црне Горе су део пограничних регионалних туристичких дестинација нпр. Херцег Нови и Бока Которска се често представљају у оквиру туристичке понуде Дубровника, док се цела црногорска обала, поготово у наутичком туризму, посматра као део дестинације Јужни Јадран. Коначно, Црна Гора је део Медитеранске понуде, која је глобално посматрано најзначајнија регионална туристичка понуда на свету.

Атрактивности, којима нека туристичке дестинација располаже, деле се на природне и изграђене. Црна Гора спада у дестинације, које поседују велики број изразито вредних

⁶⁰ МОНСТАТ (2015) „Статистички годишњак Црне Горе 2015“ Подгорица стр.143

⁶¹ Бакић О. (2002) „Маркетинг менаџмент туристичке дестинације“ Економски факултет, Београд. стр.14

природних атрактивности, на изузетно малом простору, те је посматрано с тог аспекта изразито конкурентна.

5.2.1. Природни предуслови за развој туризма у Црној Гори

Природни туристички ресурси су елементи природне средине чија својства могу да се валоризују за потребе туризма. Подложни су различитим промена условљеним дејством природних и антропогених процеса. Промене, проистекле из ових процеса, могу прозвести позитивне и негативне импликације у односу на квалитет природних туристичких ресурса. Природне ресурсе у туризму делимо на геоморфолошке, климатске, хидрографске и вегетацију (биљни и животињски свет).⁶²

Геоморфолошки туристички ресурси Црне Горе, предствалају рељеф као скуп облика земљине површине, којом ова дестинација располаже. Сам рељеф није константа, већ је изложен различитим ендегеним (тектонски покрети у земљиној кори) и егзогеним утицајима (ерозивни и акумулациони процеси узроковани деловањем воде, таласа, ветра, леда). Црна Гора, посматрано са туристичког аспекта, располаже врло атрактивним рељефом. На релативно краткој црногорској обали (293,5 км), и поред мале разуђености, постоји читав низ, рељефних, туристичких атрактивности, као што су: Бококторски залив (са Перашким острвима, представља најсложенију морфолошку целину на црногорском делу Јадранског мора, уписан је на: „UNESCO Листу светског културног и природног наслеђа“, под називом: „Которска природна и културно-историјска регија“, званично се убраја у 100 најлепших фјордова на свету), Плава шпиља (подводна пећина са пловним приступом), увале попут Јаза и Валданоса, Свети Стефан (ово некадашње острво, данас изузетно атрактивно полуострво, поред природне, представља и значајну антропогену атрактивност), острва Ластавица (Мамула) и Св. Никола, Велика Улцињска плажа (12 км дугачка пешчана плажа), Ада Бојана (са ушћем реке Бојане) и многе друге.

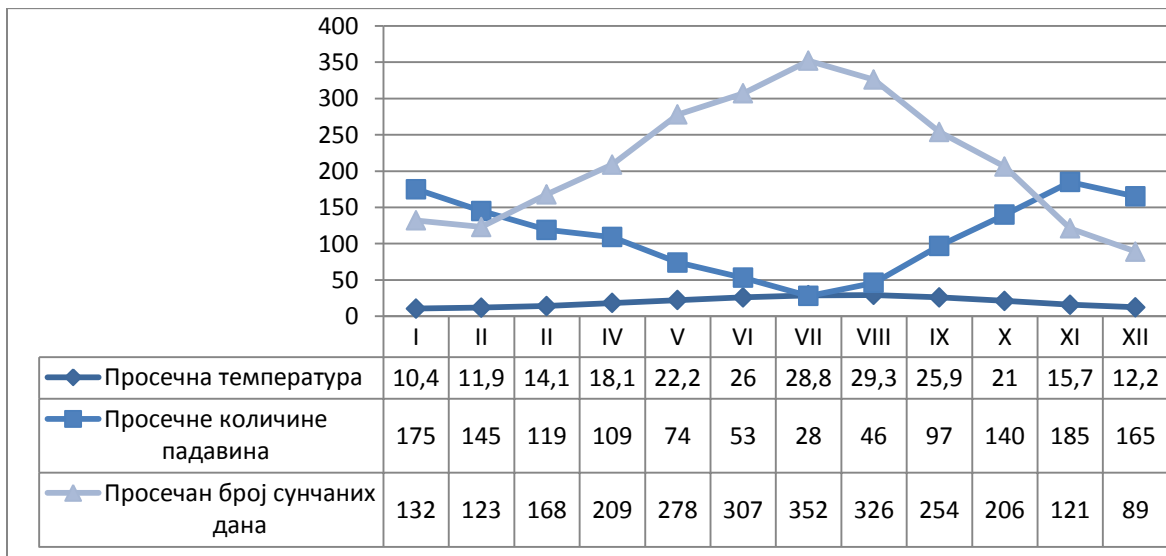
Према стандардизованим прорачунима око 19 % црногорске обале сматра се релативно повољном за купање. Међу приморским градовима Улцињ има највеће учешће

⁶² Максим Мићић М., (2008) „Туризам и простор“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.87

у обали погодној за купање (30,3%), следе га Будва (24%), Херцег Нови (17%), Бар (16%) и Тиват (7%).⁶³

У средишњем делу Црне Горе, као геоморфолошки туристички ресурси, посебно се издвајају Скадарско језеро и планина Ловћен. Изузетну вредност, посматрано кроз перспективу рељефа, имају и природни ресурси на северу ове туристичке дестинације. Међу њима, посебно се издвајају, планински масиви Дурмитора, Бјеласице, Сињајевине и Проклетија, затим планинска језера попут дурмиторских и Биоградског, као и кањони река Таре, Мораче, Пиве и Комарнице.

Графикон 5. Кретање климатских параметара на црногорском приморју у току године



Извор: Влада Црне Горе, (2000) „Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године“ Мастер план, Подгорица, стр.70

Клима као природни туристички ресурс, може да има позитивне и негативне импликације по туристичка кретања на одређеној дестинацији. Клима се манифестује кроз одређена временска стања, која зависно од периода године могу бити подршка или сметња носиоцима туристичке понуде, у смислу организације боравка и обезбеђења задовољства туриста. Различита временска стања, попут температуре ваздуха, падавина, ветрова у одређеним периодима, обезбеђују развој појединих видова туризма, на одређеним

⁶³ Ибид стр.107

дестинацијама. Медитеранска клима, у црногорском приобаљу, постепено се шири ка средишњем делу кроз Скадарски басен и Зетско-бјелопавлићку равницу, док је на северу државе и планинама оштра континентална клима. Процене црногорских климатских прилика генерално говоре у прилог развоју различитих видова летњег и зимског туризма.

Поред климе, у обалном подручју, за црногорски туризам су значајне и климатске прилике у северном делу, како током зимских месеци због сезоне скијања, тако и у току летњих месеци, због развоја за Црну Гору све значајнијих видова туризма, као што су рафтинг кањоном Таре и пешачке туре по планинским масивима. Црна Гора у северном делу има тзв. беле зиме и прохладна лета, која обезбеђују добар основ за развој зимске туристичке понуде, и све популарнијих видова активног провођења одмора лети (пешачење, планинарење, сплаварење, вожња бицикла).

Посматрано с аспекта хидрографије, као природног туристичког ресурса, најатрактивнији хидрографски туристички ресурси су: океани и мора, језера, реке, термоминерални извори и гејзери. Најзначајнији хидрографски ресурс Црне Горе је Јадранско море. Према Станковићу, географски положај мора, физичка и хемијска својства морске воде, живи свет мора, одлике обала и квалитет морске воде, основни су фактори који утичу на развој туристичке понуде на приобаљу. Морска вода, са својим хемијским карактеристикама и физичким кретањима, има стимулативно и седативно дејство на људски организам, те је као таква кориснија за човека од језерске и речне.⁶⁴

Квалитет морске воде на црногорском приморју углавном се креће у распону од И-К1 до ИИ-К2 класе и задовољава критеријуме прописане за купање. Највећи загађивачи морске воде у Црној Гори су нерегулисане отпадне комуналне воде из приморских градова, бродоградилнице Бијела (због заосталог индустријског отпада), лука Бар и различите врсте пловних објеката, који не поштују прописе о заштити животне средине, и главни су узрочници разних акцидентних ситуација (нпр. попут испуштања нафте и фекалија са пловила директно у море). Од 1996. године Јавно предузеће за управљање морским добром Црне Горе, у складу са националним и међународним прописима, током

⁶⁴ Ибид стр.114

летње сезоне, прати квалитет морске воде на купалиштима (85 локација у петнестодневним интервалима).⁶⁵

При оцени квалитета, контролишу се микробиолошки параметри (присуство бактерија *Intestinalnih eneterokoka i Ešerihija coli* у 100 мл узорковане морске воде) и физичкохемијски параметри (температура воде и ваздуха приликом узимања узорка, салинитет, *ph*, боја, засићеност кисеоником, амонијак, пливајуће отпадне материје и провидност). Према резултатима мерења квалитета, последњих година, на већини од 85 локација, вода је оцењивана квалитетом К1, број локалитета на којима је вода била класе К2 кретао се током сезоне до 10. Међутим, претходних година се дешавало да се током сезоне, на пар дана, забрани купање на неколико локалитета због незадовољавајућег квалитета морске воде. Разлози леже углавном у непрописном испуштању отпадних комуналних и каљужних вода из нелегалних објеката и пловила. У градовима на црногорском приморју се последњих година интензивно ради на изградњи комуналне инфраструктуре потребне за прикупљање и прераду отпадних комуналних вода у складу са најсавременијим стандардима. Увођењем планираних нових производних технологија у простору бродоградилшта Бијела, уз завршетак комуналне инфраструктуре, квалитет морске воде ће се стабилизovati. Реално је очекивати да ће квалитет морске воде за купање, уз поштовање принципа одрживог развоја, у будућности представљати конкурентску предност ове туристичке дестинације.⁶⁶

Поред квалитета, температура морске воде је природни фактор, који директно утиче на развој туристичке понуде на некој дестинацији. Купалишна сезона подразумева температуру морске воде изнад 18 степени Целзијуса. Температура морске воде највише зависи од сунчеве радијације, дужине инсолације, географске ширине, дубине мора, кретања морских струја, ветрова, подземних извора и сливова река. Купалишна сезона у Црној Гори, према просечној температури воде, у просеку траје до 6 месеци.

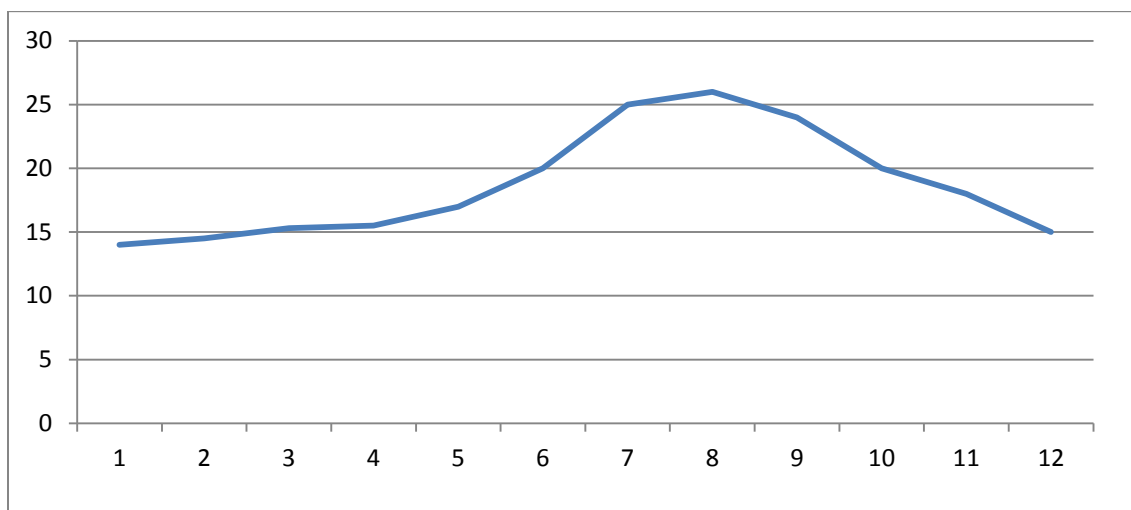
Кретања морске воде (морске струје, таласи, распон плиме и осеке), оптичка својства (боја и провидност) и салинитет, су особине морске воде, које такође утичу на

⁶⁵Прописи на основу којих се врши праћење квалитета морске воде у Црној Гори су: Закон о водама; Уредба о класификацији и категоризацији вода; ЕУ Директива о квалитету воде за купање и рекреацију (*Directive 2006/7 EEC*) и Међународни програм Плава застава (Blue Flag - програм је међународни програм оцењивања еколошке подобности у којем учествује 48 земаља са преко 3850 плажа и марина широм Европе, Јужне Африке, Марока, Туниса, Новог Зеланда, Бразила, Канаде и Кариба)

⁶⁶Доступно на интернету: <http://www.morskodobro.com/> (25.09.2017)

квалитет туристичке понуде. Тако рецимо, источном обалом Јадрана пролази топлија и спорија морска струја, која се постепено хлади ка северном Јадрану, и охлађена се спушта дуж западне обале, те је због тога источна обала погоднија за развој туризма од западне.

Графикон 6. Кретање просечне температуре морске воде у Црној Гори током године



Извор: Влада Црне Горе (2000) „Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године“ Мастер план, Подгорица стр.70

Поред Јадранског мора, у хидрографске ресурсе Црне Горе, погодне за развој различитих видова туризма, убрајамо језера и реке. Скадарско повезано је реком Бојаном са Јадранским морем, погодно је за пловидбу, те као такво представља потенцијални ресурс за развој наутичког туризма. Дужина обале језера је 207 км, изузетно је разуђено са 50 острва на црногорској страни, а уз изразите природне лепоте на овом језеру се налазе и значајни објекти црногорског културно историјског наслеђа.⁶⁷ Поред Скадарског погодна за развој туризма су и Биоградско, Црно, Плавско и Пивско језеро, и реке Тара, Бојана, Морача, Зета и Пива. Кањони река Таре, Мораче и Пиве су изразито дубоки и атрактивни

⁶⁷ **Скадарско језеро** се налази у југоисточном делу Црне Горе. Површина воденог огледала за време ниског водостаја износи 370 км² док се за време високог водостаја креће и до 540 км². Језеро се налази на територији две државе Црне Горе (60% површине) и Албаније (40%). Скадарско језеро представља највеће извориште воде за пиће у Црној Гори и последњих година се вода из једног од његових изворишта користи у регионалном водоводу направљеном у циљу решења проблема снабдевања водом црногорског приморја. Интересантно је да Скадарско језеро представља највећу криптодепресију (дно испод површине мора, а површина изнад површине мора) у Европи. Просечна дубина језера је 5м. Температура воде се креће у распону од 18 до 24 °Ц.(Максин-Мићић 2008 : 119)

за развој туристичке понуде. Међу црногорским кањонима посебно се издваја Кањон реке Таре, који захваљујући посебним природним лепотама, представља туристичку атракцију, која се за сада валоризује углавном кроз организацију сплаварења (тзв. рафтинга). Кањон реке Таре је најдубљи кањон у Европи и други по величини у свету. За сплаварење је најатрактивнији део од Мојковца до Шћепан Поља у дужини од 100 км. *UNESCO* је овај кањон сврстао у резервате биосфере у оквиру *MAB programa (Man and Biosphere - Човек и биосфера)*.⁶⁸

Црна Гора не располаже термалним изворима. У Игалу се налази једно од најзначајнијих бањских лечилишта на Медитерану. Природни ресурси на којима је заснована понуда Института Др. Симо Милошевић из Игала су подводни пелоид-блато (које се вади са морског дна на ушћу реке Суторине у море) и минерална вода „Игаљка“, чије се извориште налази такође у непосредној близини ушћа реке Суторине.

Конечно, посматрано с аспекта флоре и фауне (у коју се убраја биљни и животињски свет), као природног ресурса, Црна Гора располаже атрактивним биљним и животињским врстама интересантним за посетиоце. Средоземна подобласт, у којој се налази Црна Гора, уз Калифорнијску и Кинеско-јапанску, поседује глобално посматрано највеће богатство и разноврсност биљног и животињског света.⁶⁹ На црногорском приморју преовлађује макијаста шума, маслине, палме, четинари, агаве, акације, олеандери, ароматично и лековито биље и мимоза, док су у средишњем и северном делу најзаступљеније зимзелене шуме. У Црној Гори постоје четири национална парка, као заштићена подручја посебне природне вредности, то су Дурмитор, Биоградска гора, Скадарско језеро и Ловћен. У подморју се налази разноврстан животињски фонд карактеристичан за Средоземље, док на подручју тиватских солила обитавају врсте птица које имају значајну ориентолошку вредност. У Скадарском језеру живи више различитих врста риба и велики број вредних и ретких врста птица селица.

Као што се из претходног види, природни ресурси Црне Горе погодни за развој туризма су значајни, поготову ако се има у виду мала површина ове дестинације (13812 км²). Очуваност ових ресурса још увек је задовољавајућа, али је потенцијална угроженост узрокована различитим људским активностима све већа. Стога је примена принципа

⁶⁸ Максин Мићић, М., (2008) „Туризам и простор“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.102

⁶⁹ Ибид стр.126

одрживог развоја од посебне важности за очување природних богатстава Црне Горе, као једног од најважнијих ресурса туристичког и укупног друштвеног напретка.

5.2.2. Антропогени туристички ресурси Црне Горе

За разлику од природних, антропогени туристички ресурси су настали људском активношћу у различитим временским периодима. Посматрано с аспекта туристичке дестинације антропогени ресурси посетиоцима на најбољи начин презентују културно наслеђе и остале цивилизацијске тековине друштва на том локалитету. Можемо их поделити на етнографске, уметничке, амбијенталне, пејзажне и манифестације. Етнографски туристички ресурси Црне Горе почивају, пре свега, на јединству различитости, које су се кроз динамичну историју утемељиле и постале саставни део аутентичног културног живота, на овом подручју. Историјске прилике, на подручју данашње Црне Горе, довеле су до разноврсности у етничком и религијском погледу. Данас, у Црној Гори живи највећи број православаца (72,07%), припадника исламске вероисповести (15,59%) и католика (3,44%). Према попису из 2011. године, посматрано по националној припадности, Црногорци (278865 - 44,9%) и Срби (178110 - 28,77%) су најбројнији, затим по бројности следе Бошњаци (53605 - 8,65%) Албанци (30439 - 4,91%), Муслимани (20537 - 3,31%) и Хрвати (6021 - 0,97%).⁷⁰ Свака од заједница је у етнографском смислу обезбедила туристички вредно наслеђе. Захваљујући томе, посетиоци у Црној Гори, могу да се упознају са читавим низом културних обичаја, народних ношњи, песама и игара, аутентичних гастрономских деликатеса, религиозних обреда и сл.

Иако тешке економске прилике и динамични историјски токови нису обезбедили услове за значајнији развој уметности, посетиоци се на овој дестинацији, могу упознати и са делима неких од највећих црногорских уметника. У Црној Гори постоје сачувана дела читавог низа писаца (попут Његоша), сликара (попут Ђурића и Станића), скулптора (попут Мештровића) и других чија су дела интересантна за туристичку валоризацију.

Амбијентални и пејзажни антропогени туристички ресурси, који се посебно истичу су полустрво Свети Стефан са аутохтоним туристичким насељем, сакрални објекти међу

⁷⁰ МОНСТАТ, (2011) „Попис становништва, домаћинстава и станова“ Подгорица

којма се издвајају манастири Цетиње, Острог, Морача и Савина, Стари град Котор и Пераст, мост на Ђурђевића Тари, Његошев маузолеј на Ловћену и други.

Манифестације, као антропогени туристички ресурс, које вуку порекло из обичаја и традиције, а данас се организују и у сврху туристичке валоризације су Которски карневал, Празник Мимозе у Херцег Новом, Дани вина и укљеве у Вирпазару, Маслинијада у Бару, Бокешка ноћ у Котору, Петровачка ноћ, Разни музички и филмски фестивали и др.

5.2.3. Тржишни услови за развој црногорског туризма

У стручној литератури постоји већи број дефиниција тржишта. Тржиште се обично дефинише као целокупност свих врста и облика размене између економских субјеката у друштву, на одређеном простору у датом тренутку. Величина тржишта зависи од броја особа које имају одређене потребе и располажу новцем или неким другим ресурсом за које постоји интересовање, као и вољом да те ресурсе размене за оно што им је потребно.⁷¹

Носиоци понуде су током времена од оријентације само на производ, преко акцента на потрошаче, па на конкуренцију, дошли до тзв. тржишне оријентације, која представља сублимацију свих претходних приоритета. Основно значење тржишне оријентисаности је разумевање потрошача и способност да се адекватном понудом привуку и задрже вредни потрошачи.⁷²

Конститутивни елементи туристичког тржишта су: туристичка тражња и понуда (субјекти туристичког тржишта), туристичка услуга (предмет туристичког тржишта) и цене. По овим особинама туристичко тржиште се не разликује од осталих. Међутим, постоји читав низ специфичности које га чине засебним, од изразите сезоналности, преко великог броја учесника у формирању понуде до конзумирања у месту формирања понуде за разлику од робне производње у којој се производ углавном не конзумира у месту производње.⁷³

Према *Wahab*-у, са маркетиншке тачке гледишта, туристичко тржиште се може дефинисати као актуелна и потенцијална тражња за туристичким производом на подлози

⁷¹ Kotler, P., Bowen, J., Makens J., (1999) „*Marketing for Hospitality and Tourism*“ Prentice Hall International, Лондон, стр.20

⁷² Милисављевић, М., Тодоровић, Ј., (2000) „*Маркетинг Стратегија*“ Економски Факултет, Београд, стр.29

⁷³ Унковић, С., (2001) „*Економика туризма*“ Савремена администрација, Београд, стр.130

различитих мотива и жеља потрошача. Можемо га посматрати из два угла: туристичке дестинације и туристичке привреде, док *Merit*, дефинише сет питања, преко којих ће туристичка дестинација одредити своје тржиште: ко су ваши потрошачи (туристи), одакле долазе и где се усмеравају, у које дестинације путују и колико дуго бораве, како планирају своје путовање и који вид превоза користе, колико их има на тржишту (потенцијални и стварни), какве су им социоекономске и психолошке варијабиле, када се одлучују за куповину, када путују, шта су њихови основни мотиви и сл.⁷⁴

Тржишни потенцијали Црне Горе, као туристичке дестинације, одређујусе прво кроз дефинисање тренутног и потенцијалог тржишта погодног за пласман комплексног производа какав је туристички. Природни ресурси Црне Горе, за развој туризма, обезбеђују изразито добру конкурентску позицију, што је почетни основ да би се туризам посматрао као привредна грана од посебног значаја за ову државу. Међутим, већина пратећих садржаја, још увек није на нивоу који обезбеђује задовољење високоплатежних туриста, тако да је Црна Гора и данас, као и у време СФРЈ, дестинација коју претежно посећују средње и ниже платежни туристи.

Током првих девет месеци 2016. године, Црну Гору је посетило 1697904 туриста, што је у односу на упоредни период из 2015. више за 84520 посетилаца. Настављен је тренд раста броја долазака и ноћења у односу на рекордну 2015. годину (графикон 4), тако да је индекс раста (2015 : 2016) броја долазака 105,2 и ноћења 101,2. Укупан број ноћења је у посматраном периоду био 10778800. од чега је 93,9% остварено од страних туриста. Туристи из Русије су имали највеће учешће у укупном броју ноћења оствареном од страних туриста 27.34%, следе их туристи из Србије са учешћем 26,54%, БиХ 10,89%, Украјине 4,45%, Немачке 2,6% и Француске 2.32%. Туристи из Русије, Србије са Косовом и Украјине дуже бораве, док они који долазе из Хрватске и Турске остају краће јер веће учешће имају службена путовања. У односу на период до деведесетих година смањено је учешће западноевропског емитивног тржишта (поготову немачког), а значајно расте источноевропско тржиште (поготову руско).

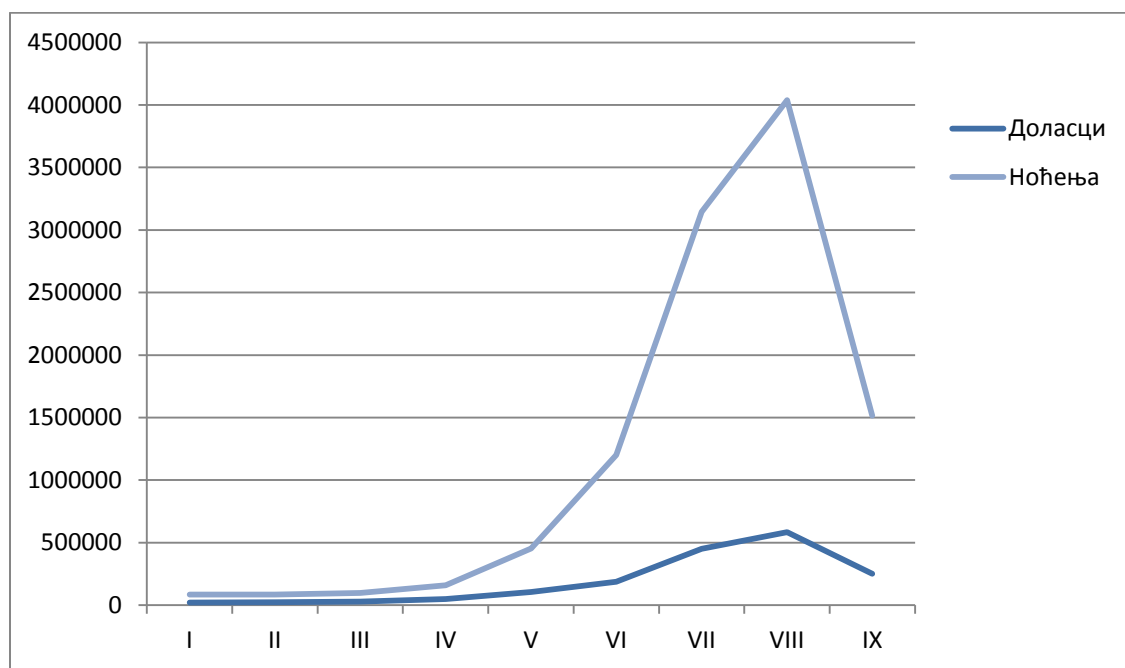
Усмеравање туриста је и током првих девет месеци 2016. године било изразито поларизовано, тако да је приморски регион и даље бележио највећи број посетилаца и

⁷⁴Бакић О. (2002) „Маркетинг менаџмент туристичке дестинације“ Економски факултет, Београд., стр.47

ноћења - 10437694 (96,8%), главни град-Подгорица 134007 ноћења (1,24%) и планинска места 128479 ноћења (1,19%).

Туризам у Црној Гори и даље има обележје изразите сезоналности. Примера ради, у периоду од јуна до краја септембра 2016. забележено је 86,75% долазака и 91,8% ноћења, од укупног броја долазака и ноћења за посматраних девет месеци. Поред изразите сезоналности, из статистичких података се може закључити да је присутан тренд скраћења дужине боравка туриста на овој дестинацији (индекс раста броја долазака за посматрани период 2016. године, у односу на 2015. годину је 105,2 а ноћења 101,2). Боравак туриста у току четири месеца главне сезоне (јун-септембар) је знатно дужи него током осталог периода године (разлика између трајекторија које приказују доласке и ноћења у посматраном периоду Графикон 7).

Графикон 7. Кретање броја долазака и ноћења туриста у првих девет месеци 2016. године у Црној Гори



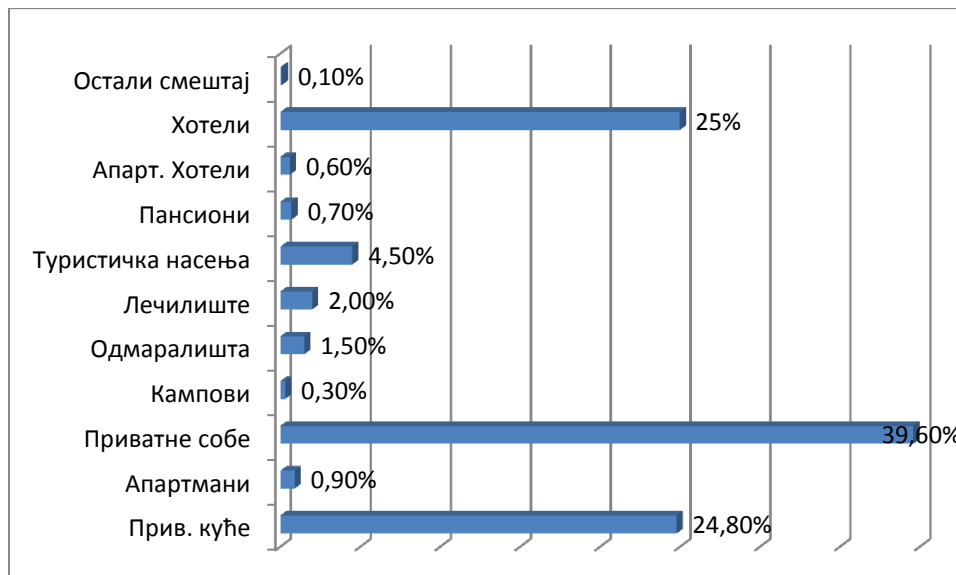
Извор: МОНСТАТ „Мјесечни статистички преглед-Новембар 2016.“ Подгорица, доступно на интернету <http://www.monstat.org> (25.05.2017)

Усмеравање туриста по врсти смештаја је и након детаљно анализираних 2012. године (графикон 8.) остало у корист комплементарних смештајних капацитета. Тако је рецимо у

току 2014. године у домаћинствима (собе и апартмани) остварено 68% укупног броја ноћења страних туриста током те године. Учешће домаћих туриста који су ноћили у комплементарним капацитетима је званино нешто мање 61,2%.⁷⁵

До значајног повећања учешћа комплементарних капацитета у укупном броју ноћења страних и домаћих туриста, у посматраном периоду, поред претходно наведених фактора (раст броја и квалитета тих капацитета), долази и због све оштрије контроле пријаве боравка на границама приликом изласка из земље, тако се да број непријављених туриста, поготову међу страним, свео на минимум.

Графикон 8. Усмеравање туриста по врсти смештаја 2012. године



Извор: МОНСТАТ(2013) „Доласци и ноћења туриста 2012. година“ Подгорица, стр.3

Будва од црногорских градова има највеће учешће у укупном броју долазака страних и домаћих туриста 48%, следи је Херцег Нови са 15,9% учешћа у укупном броју долазака. Туристи се у Херцег Новом дуже задржавају него у Будви (учешће веће у броју ноћења него у доласцима), разлог лежи у различитој структури понуде и посетилаца. Главни носилац туристичке понуде у Херцег Новом у току 2012. године био је Институт

⁷⁵ МОНСТАТ (2016) „Статистички годишњак Црне Горе 2015“ Подгорица, стр.146

Др Симо Милошевић Игало са 1400 лежаја. Институт своју понуду заснива углавном на здравственом туризму, тако да посетиоци који у њему бораве, због природе третмана остају дуже (обично 2-3 недеље) од класичних купалишних гостију, код којих је последњих година приметан тренд скраћења дужине боравка.

Табела 10. Усмеравање туриста по општинама у Црној Гори 2012. године

Град	Доласи туриста				Ноћења туриста			
	Страни	Домаћи	Укупно	Учешће	Страни	Домаћи	Укупно	Учешће
Будва	634024	57630	69165	48%	3894306	304467	4198773	45,90%
Херцег Нови	187564	45517	228063	15,9	1474371	343064	1817434	19,9
Бар	143161	12609	155770	10,80%	1162514	63496	1226010	13,4
Улцињ	193917	20645	124562	8,70%	757019	164930	921949	10,10%
Тиват	38033	6012	44045	3,10%	371373	18439	389812	4,30%
Котор	52058	3993	56051	3,90%	284901	189999	303900	3,30%
Подгорица	47695	5194	52889	3,70%	89539	13336	102875	1,10%
Жабљак	16312	8788	25100	1,70%	30156	25542	55698	0,60%
Колашин	16361	5341	21702	1,50%	31432	11416	42848	0,50%
Цетиње	6337	4600	10937	0,80%	10182	24707	34889	0,40%
Никшић	6047	2092	8139	0,60%	13887	4392	18279	0,20%
Бијело Поље	1927	1812	3739	0,30%	3911	5698	9609	0,10%
Пљевља	2016	1192	3208	0,20%	4082	2592	6674	0,10%
Рожаје	1038	605	1643	0,10%	3214	2230	5444	0,10%
Мојковац	2181	622	2803	0,20%	2884	1098	3982	0,00%
Даниловг.	1769	158	1927	0,10%	3745	216	3961	0,00%
Плужине	1545	368	1913	0,10%	2607	858	3465	0,00%
Беране	992	1218	2210	0,20%	1386	1531	2917	0,00%
Плав	843	806	1649	0,10%	1063	1059	2122	0,00%
Андријевица	361	135	496	0,00%	436	159	595	0,00%

Извор: МОНСТАТ (2016) „Статистички годишњак Црне Горе 2015“ Подгорица, стр.5

Подгорица бележи значајно мање учешће у броју ноћења у односу на број долазака, због тога што се ради о градској дестинацији и административном центру државе, у који

већина посетилаца долази из пословних разлога. Планинске дестинације, Жабљак и Колашин, такође бележе значајно мање учешће у броју ноћења у односу на број долазака. На овим дестинацијама је приметно и веће учешће домаћих туриста, па се да закључити, да значајан број посетилаца, поготову домаћих, обилази ове дестинације у оквиру краћих - викенд зимских и летњих одмора.

Црна Гора има релативно лошу саобраћајну повезаност са главним емитивним тржиштима, тако да и даље за већину туриста представља авиодестинацију. Појавом „*low-cost*“ компанија на туристичком тржишту, шансу за додатни развој туризма добиле су многе тзв. „острвске дестинације“, које попут Црне Горе имају слабу саобраћајну повезаност са главним емитивним тржиштима. Од 2013. године једна од највећих „*low-cost*“ компанија у свету „*Ryan air*“ почела је да лети и из Црне Горе, на линији Подгорица-Брисел, са тежњом да у наредном периоду отвори линије и према Лондону, Ослу, Стокхолму и Барселони. Због близине и добре међународне повезаности, поред два црногорска аеродрома (Подгорица и Тиват), за Црну Гору је значајан и дубровачки аеродром Чилипи (позиција овог аеродрома олакшава туроператерима организацију заједничких тура за Дубровник и црногорско приморје, што снижава цену авио превоза у оквиру цене аранжмана и олакшава њихову продају). Железнички саобраћај се обавља на две пруге Бар-Београд и Подгорица-Никшић (последњих година реконструисана, али је њен значај за туризам врло мали). Пруга Београд-Бар која је некад представљала значајан саобраћајни туристички коридор, данас је, због лошег стања возова и пруге, неконкурентна за превоз туриста. Планираним улагањем у њену обнову, обезбеђује се повезивање са централноевропским тржиштем, посебно када се има у виду да је у току унапређење пруге Београд-Будимпешта. Путна инфраструктура у Црној Гори унапређена је у виду изградње тунела Созина, пута Рисан-Жабљак, проширења дела магистралних путева на релацији Будва-Подгорица и Подгорица-Колашин. Путну мрежу у Црној Гори чине путеви у укупној дужини од 1800 км, од чега је магистралних 48%. Изградња ауто-пута ка Србији почела је 2015. године, док је ауто-пут који ће Црну Гору повезати са западноевропским емитивним тржиштем изграђен у Хрватској до Плоча што је 150 км удаљено од западне границе Црне Горе. Поморским путем Црна Гора је повезана редовним линијама са Италијом (Бари и Анкона) и Албанијом (Драч).

Постепено се решава проблем комуналне инфраструктуре, потребне за развој туристичких садржаја. Држава је на основу одлуке Владе Црне Горе из 2006. године изградила Регионални водовод како би водом из Скадарског језера решила дугогодишњи проблем водоснабдевања на црногорском приморју. Проблеми отпадних вода решавају се изградњом нове, и проширењем постојеће колекторске мреже. Већина средстава, потребних за реализацију ових пројеката, обезбеђује се из кредитних аранжмана склопљених са Светском банком, Европском банком за обнову и развој и немачком *KFW* банком. Снабдевање електричном енергијом је уредно, уз одређене проблеме који се јављају због преоптерећења изазваног непланском изградњом, појавом великог броја лежаја у нелегалним комплементарним капацитетима и инсталацијом еркондишна у скоро свим објектима различитих намена који додатно оптерећују мрежу у време великих врућина. Електропривреда Црне Горе кроз континуирано осавремењавање мреже постепено решава проблеме ове врсте.

У већини стратешких развојних планских докумената, студија и анализа, заступљен је став везан за диспарат односа основних и комплементарних капацитета у Црној Гори, у односу на развијене европске туристичке дестинације. Поред слабе заступљености, према налазима Министарства туризма и *OSCE*-а, хотелски капацитети у Црној Гори су 2000. године због неадекватног одржавања у доста лошем стању, тако да је према том налазу само 1000-3000 постојећих хотелских капацитета било прихватљиво за критеријуме западних туриста. Инвестиције у приватни смештај у међувремену су делимично надоместиле недостатак квалитетних хотелских капацитета. Изграђени су неки од најрепрезентативнијих објеката попут будванског хотела Сплендид, тиватског *Regenta*-а и др. У периоду од 2001 до 2006. године кроз процес приватизације продајом државног пакета акција приватизовано је 24 хотела и четири друштва. Неки од ових садржаја, кроз инвестиције након приватизације, значајносу унапредили своју понуду (нпр. Маестрал Будва, Центар Игало-Херцег Нови), док су други потпуно стављени ван функције (нпр. ХТП Бока Херцег Нови). Град хотел Свети Стефан и хотели Милочер и Краљичина плажа, као најрепрезентативнији објекти у црногорској туристичкој понуди, издати су у дугогодишњи закуп познатом хотелском бренду *Aman Resorts*. Проблеми на страни инвеститора (промена закупца) су делимично одложили планиране рокове, али је реконструкција завршена и данас се у хотелима на Светом Стефану туристима нуди

висококвалитетан смештај по цени од 900 до 3500 € за ноћ. Изградњом нутичко-туристичког центра на простору некадашњег војног бродоградилшта у Тивту под називом Порто Монтенегро, поред наутичке на добитку је целокупна туристичка понуда Црне Горе. Ово високо - квалитетно туристичко насеље, поред једне од најлуксузнијих marina на Медитерану, у оквиру своје понуде има и читав низ садржаја који су интересантни великом броју посетилаца, који нису наутичари. Очекује се да ће се на основу уговора и планске документације до 2018. и на простору некадашње касарне Кумбор у Херцег Новом изградити туристичко насеље са Марином и први хотел у Европи из једног од глобално најлуксузнијих хотелских ланаца *One and Only*. Процењена вредност ове инвестиције је преко 500 милиона €. На полуострву Луштица започета је изградња туристичког насеља са пратећим садржајима (марина и голф терени). Процењена вредност ове инвестиције је милијарду и триста милиона €. Од инвестиција у зимске туристичке центре, посебно се издвајају ски центар Бјеласица и хотел Бјанка у Колашину. Изграђена туристичка понуда на Дурмитору још увек није доведена на потребан ниво. Ски центар је у јако лошем стању, док је хотелска понуда сведена на свега пар мањих приватних хотела. Генерално, хотелска понуда у Црној Гори, у овом тренутку, још увек не задовољава планским документима задате критеријуме. Међутим, треба нагласити да ће, након реализације планираних инвестиција, ниво понуде прилагођене високоплатежним туристима, значајно порасти.

Применом модела „Портеров тржишни дијамант“ у постуку оцене *benchmark analyze* конкурентности црногорске туристичке понуде у односу на тржишта са сличном понудом обрадићемо основне сегменте комплексног туристичког производа: *Купалишни туризам* је базични туристички производ Црне Горе, који је још увек доминантан на већини средоземних дестинација. Поређењем са Хрватском, као директним конкурентом, закључује се да је Хрватска у предности, посматрано са аспекта доступности најзначајнијим емитивним тржиштима, квалитета сервиса заснованог на дугогодишњем искуству, као и имица дестинације. Црна Гора, је у предности, посматрано са аспекта, квалитета плажа (веће учешће пешчаних и обрађених шљунковитих плажа), односа основних и комплементарних капацитета (иако Хрватска располаже са 14 пута већим капацитетом учешће основних од 18,4% неповољније је у односу на Црну Гору 25,5%) , цене (у Црној Гори су повољније цене поготову у односу на суседну дубровачку регију),

флексибилности система (Црна Гора има мањи флексибилнији систем који се лакше прилагођава динамичним променама на тржишту). Закључак је да у купалишном туризму Црна Гора не треба да тежи да у квантитативном смислу прстигне Хрватску, већ да кроз правилно дефинисан, одрживи развој, који подразумева изградњу нових садржаја за високоплатежну клијентелу уз планско образовање кадрова, у циљу повећања квалитета услуге на свим нивоима, и стално праћење промена на тржишту, искористи величину система, и диверсификује понуду према актуелним захтевима тражње. *Планински туризам* у Црној Гори још увек не остварује планирано учешће. Главна емитивна тржишта, за пласман зимског туристичког производа Црне Горе на планинама, су државе настале на простору бивше Југославије, Албанија и Русија (према пореклу инвеститора у колашински ски центар). Тек значајним повећањем квалитета услуга, може се рачунати на туристе из Западне Европе. Конкуренти црногорским планинским центрима су Копаоник, Златибор, Брезовица (Србија) и Јахорина (Босна и Херцеговина). Конкурентске предности планинског туризма Црне Горе су: велика концентрација високих планина на малом простору, брзина прелаза из долина у планинске врхове, богата вегетација на великој надморској висини, близина Средоземног мора и активност у свим годишњим добима. *Природне и културне вредности* су анализиране у делу 2.3.1. и 2.3.2. На крају *Људски ресурси* према UNDP-у, Црна Гора има прихватљив квалитет природних и културних атракција, али и тренутно скромне могућности људских ресурса који би требало да додају вредност тим атракцијама, поготову у континенталним деловима земље, те су тамо и најскромнији резултати валоризације укупних туристичких ресурса.⁷⁶

Коначно, став државе да је туризам стратешки важан за црногорску економију, подржан одговарајућим политичким одлукама, доприноси формирању укупног става јавности, која углавном подржава све сегменте развоја, који помажу укупни туристички развој и противи се свему што умањује перспективу Црне Горе на глобалном туристичком тржишту. Према томе, из претходног се закључује, да ће тржишна позиција Црне Горе, као туристичке дестинације, у будућности бити све боља, што ће свакако позитивно утицати на трендове у црногорској економији и друштву.

⁷⁶ Ђурашевић, С., (2008.) „Туристичка путовања“ ЦИД, Подгорица стр.281-288

5.3. Стратегијско планирање црногорског туристичког производа у функцији одрживог развоја

Стратегијско планирање обезбеђује могућност бољег дефинисања подручја пословања и рационалне алокације напора на поједине атрактивне тржишне сегменте на којима постоји диферентна предност. Оно се не бави будућим одлукама, већ будућношћу садашњих одлука.⁷⁷ У економском смислу, кроз разне стратегије дефинишемо развојне правце у циљу остваривања конкурентске предности и победе на тржишту, како данас тако и у будућности.

Планирање туристичког производа, као комплексне туристичке понуде, на некој дестинацији, уствари је планирање понуде те туристичке дестинације. Иако је у литератури, поготову иностраној, у овом контексту, заступљен углавном синоним туристички производ, све чешће се користи и израз туристичка дестинација. На тај начин се ово планирање може дефинисати и као планирање развоја Црне Горе, као туристичке дестинације, у функцији одрживог развоја. Све до појаве масовног туризма, планирање развоја туризма на нивоу дестинације, спровођено је у форми појединачних планова, везаних рецимо за одабир локације за изградњу туристичких садржаја и слично. Међутим, промене до којих је довела појава масовног туризма, показале су, да туризам поред користи које доноси одређеној дестинацији, може прозуроквати и разне штетне утицаје. Као разлози за планирање у туризму између осталог наводе се:

- Недостатак искуства, како држава, тако и приватног сектора, у погледу развоја савременог туризма. Развојни туристички планови и програми, треба да дефинишу смернице развоја туристичке делатности на одређеном нивоу.
- Комплексност туристичке понуде, захтева велики број учесника у формирању исте, те је стога потребно успоставити планом дефинисану координацију у циљу интеграције свих стејкхолдера.
- Специфичност туристичког производа је у томе што је то производ доживљаја, који је резултат креације сваког појединачног туристе. Планирањем се трасира пут у

⁷⁷ Милисављевић, М., Годоровић, Ј., (2000) „Маркетинг Стратегија” Економски Факултет, Београд, стр.59

формирању производа - доживљаја, који неће проузроковати последице у еколошком и социо-културном амбијенту на дестинацији.

- Планирањем се анализирају и дефинишу очекиване економске користи од туризма на некој дестинацији. На тај начин се сужава простор, за појаву економских проблема, који су последица пропуста у реализацији потенцијалних економских користи.
- План треба да трасира развој, који ће ублажити отпор средине, усмерен ка социо-културним различитостима туриста, у односу на домицилно становништво, тако да не изостану позитивни ефекти, а спречи се појава негативних промена у социо-културном амбијенту дестинације.
- Развој туризма, подразумева развоје свих сегмената понуде, од туристичких капацитета, до разних инфраструктурних објеката. План, треба да дефинише развој, који ће доприносити очувању околиша, а не његовој деградацији, кроз неконтролисану изградњу „у функцији унапређења укупне туристичке понуде“.
- План треба да предвиди и различитим смерницама предупреди промене на динамичном туристичком тржишту, тако да и они сегменти понуде, који временом губе на атрактивности, добију нову намену у будућности.
- Туристички производ подразумева велико учешће живог људског рада. Планом је потребно предвидети све видове образовања, потребног за развој туризма на некој дестинацији.
- Развој туризма, део је укупног економског развоја, те је стога планом потребно предвидети и усагласити све сегменте организације туристичког развоја од маркетиншких стратегија до законодавства и фискалне политике.
- Јасно дефинисан план развоја туризма, представља значајну подршку у изради инвестиционих планова како у јавном тако и у приватном сектору на дестинацији.⁷⁸

Према *Jean Marie Harrib-ey*, „стратегија одрживости је управљање тензијама између трију полова, који представљају троугао: економског, социјалног и еколошког. Из економског полази правац базиран на карактеристикама рационалан/разуман, из социјалног пола полази правац који носи карактеристике праведан/дјелотворан, а са еколошког пола полази правац окарактерисан равнотежом и еволуцијом/неравнотежом и

⁷⁸ Вуконић, Б., Кеча, К., (2001), „Туризам и развој“, Микрорад и Економски факултет, Загреб, стр.200

нестајањем. Специфичност троугла је у томе што постоји готово минимална вјероватност да ће се истовремено моћи сјединити економска рационалност (она коју називамо рентабилност), социјална праведност и еколошка равнотежа. Ниједан пол се не супроставља другом без посредовања трећег. Што смо у троуглу ближе тачки **А** стање је одрживо на еколошком и социјалном плану, док тачка **Б** одговара савршено уравнотеженој одрживости. Тачке **Ц**, **Д**, **Е** и **Ф** одговарају прелазним стањима. Претерано наглашавање одрживости, колико еколошке толико и социјалне, у јасној је супротности са светском трговином која се води у име рентабилности“.⁷⁹



Слика 1. Троугао одрживости (Извор.Вуконић, Б., Кеча, К., (2001), „Туризам и развој“, Микрорад и Економски факултет, Загреб, стр.191)

Држава као врховни регулатор, и поред оспоравања заступника идеје о слободном тржишту, као једином правом регулатору, има незамењиву улогу у процесу креирања пословног амбијента, којим ће подржати одрживи развој туристичке дестинације као једини могући. Држава у основи кроз дефинисање институционалних предуслова и спровођење одговарајуће економске политике, помаже правилном развоју туризма. У

⁷⁹ Ибид стр.191

време економских депресија, какве су данас присутне на глобалном тржишту, државе које располажу одговарајућим туристичким ресурсима, покушавају да усвоје читав низ подстицајних мера, у циљу привлачења инвеститора расположених да улажу у њихову валоризацију. Мере подстицаја и олакшица, које државе данас предузимају у циљу туристичког развоја можемо сврстати у три групе:

- финансијски подстицаји и олакшице – улагања у капиталне инфраструктурне објекте потребне за развој туризма (у Црној Гори је последњих година изграђен читав низ инфраструктурних објеката који представљају подршку развоју туризма, најзначајнији међу њима су Тунел Созина, Регионални водовод за црногорско приморје и пут Рисан Жабљак), додела бесповратних средстава или преузимање дугова код пројеката који предвиђају отварање значајног броја нових радних места, додела кредита под повољнијим условима и др.;
- квазифинансијски подстицаји и олакшице – државне гаранције за отплату комерцијалних кредита (како код *greenfield* инвестиција, тако и код улагања у постојеће капацитете), субвенционисање тржишно дефинисаних каматних стопа (држава узима учешће у финансирању дела камате на кредите намењене инвестицијама у туристичке капацитете);
- фискални подстицаји и олакшице – имају за циљ да повећају атрактивност улагања у неку земљу. Црна Гора је тако у циљу подршке развоју наутичког туризма донела читав низ одлука (смањен је ПДВ на приходе који се остварују на манипулативним операцијама у лукама наутичког туризма, омогућено је „*tax-free*“ утакање горива у пловила у најзначајнијој луци наутичког туризма Порто Монтенегру, плус у истој тој луци су код добијања грађевинске дозволе поједини објекти ослобођени или им је умањена такса за комунално опремање земљишта) и др.⁸⁰

Подстицаји и олакшице, као подршка развоју туризма, само су део укупне државне туристичке политике. Дефинисање визије развоја и у оквиру тога усвајање разних стратешких докумената, уз успостављање консензуса свих актера у циљу реализације истих, истовремено обезбеђујући контролу њиховог спровођења, такође су послови за које је одговорна држава.

⁸⁰ Черовић, С., (2009) „Стратегијски менаџмент у туризму“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.195

Светска банка је Црну Гору рангирала као 51. од укупно 183 државе посматране са аспекта привлачности за инвеститоре. По тој оцени Црна Гора је у области туризма, за стране инвеститоре, међу најатрактивнијим балканским земљама. Позитивно су оцењена улагања у разне садржаје од *ICT*-а до инфраструктурних објеката, у циљу подстицаја туристичког развоја. Препоручено је да се, како због мале покривености увоза извозом, тако и због осетљивости туризма на разне екстерне факторе, а користећи туризам као основу за посредни извоз, развијају и друге делатности попут пољопривреде, енергетике, транспорта, економије знања и др. Као компаративан пример, наведен је Израел, који је такође медитеранска држава, чија се економија до уназад 20 година попут црногорске у извозу ослањала углавном на туризам и вино. Израелска економија данашњу стабилност дугује приходима који воде порекло из улагања у образовање-људски капитал - економију знања. Коначно, препорука је да се туризам развија у складу са принципима одрживости, а да се користећи тај развој обезбеди напредак и других делатности које ће у будућности обезбедити стабилност националне економије.⁸¹

Туристичка политика је само део разних политика на нивоу државе које директно или индиректно утичу на одрживост туристичког развоја. Управо због тога дестинације, које су попут Црне Горе, препознале туризам као привредну грану од стратешког значаја за будућност националне економије, морају ускладити све политике на нивоу државе, у циљу обезбеђења одрживости туристичког развоја.

5.3.1. Мастер план развоја црногорског туризма

Влада Црне Горе, поред претходно анализираних НСОР, на основу одлуке Пакта стабилности за Југоисточну Европу из 2000. године, а уз помоћ међународних стручњака, у новембру 2001. године усвојила је први Мастер план под називом „Стратегија развоја туризма до 2020. године“ као базични документ у погледу стратешког развоја туризма на тој дестинацији. У изради Мастер плана, поред домаћих стручњака, учешће су узели и међународни експерти Немачког друштва за инвестиције и развој - *DEG*, а по налогу

⁸¹World Bank „*Montenegro: Preparing for Prosperity – Ensuring Sustainability, Connectivity, and Flexibility for Dynamic Growth*“ Country Economic Memorandum-Poverty Reduction and Economic management Unit Europe and Central Asia Region. доступно на интернету: <https://www.worldbank.org>(21.12.2012)

њиховог Савезног министарства за економску сарадњу и развој – *BMZ*. У оквиру овог кровног планског документа, планиран је развој црногорског туризма уз поштовање економских и еколошких начела. Посебан акценат је стављен на одрживост будућег развоја у циљу стварања ексклузивне дестинацијске понуде базиране на ексклузивитету природних и културних атракција.

Динамика промена, у глобалном туризму, у последњој деценији, била је посебно изражена у Црној Гори. Ова се туристичка дестинација, након вишегодишње изолације, условљене међународним ембаргом, опет појавила на међународном тржишту. Велике промене, али и редовна контрола реализације дугорочних планова, после пет година од усвајања, указали су на потребу ревизије Мастер плана. Уз домаће стручњаке опет су укључени експерти из *DEG*-а и *GTZ*-а (Немачког друштва за техничку сарадњу), поред њих овај пут су значајније учешће узели и представници цивилног сектора и привреде. Ревизија Мастер плана „Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020 године“ усвојена је од стране Владе Црне Горе 2008. године.

У Мастер плану одређена је визија развоја Црне Горе као туристичке дестинације која гласи: „Године 2020., Црна Гора је туристичка дестинација са понудом током целе године, са живописним пејзажима и заштићеним биодиверзитетом. Очувала је своје наслеђе и негује традицију, која произилази из три велике културе. Црна Гора негује своју мултиетичност. Бренд и тврдњу *Wild beauty* – Црна Гора не оправдава само што посетиоцима пружа поглед на нетакнуту изузетну природу. Подједнако нуди разноликости и високи квалитет, који су усмерени на задовољавање потреба сваког појединачног госта. Црна Гора се може похвалити разноликошћу висококвалитетних ризорта и других врста смештајних капацитета. Сви су међународно конкурентни и специјализовани су у свом сегменту у складу са кретањима која преовладавају на тржишту. Задовољавају све захтеве да буду атрактивни циљним групама током целе године. Осим изузетних, атрактивних плажа, Црна Гора је позната по јединственим националним парковима и парковима природе, као и по ширикој мрежи панорамских путева за посетиоце који путују аутомобилима и по мрежи стаза у дивљини за планинаре и бициклисте. Ова мрежа покрива целу земљу чиме посетиоцима пружа јединствено искуство, а локалним становницима даје могућност остваривања додатних прихода. Што се тиче туризма оријентисаног на природу, Црна Гора је успела да постане лидер на

тржишту Медитерана, што је позитивно утицало на вансезонску потражњу. Софистицирани објекти за наутички, здравствени и велнес туризам, зимске спортове и голф привлаче високоплатежне госте и јачају међународни углед. Диверсификација понуде, високи стандарди, квалитет обуке и услуга, по и даље конкурентним ценама, значајно су повећали запосленост, приходе појединаца и животни стандард. Истовремено, стратегијом конзистентног квалитета смањен је притисак у периоду јул-август. Црна Гора је прерасла у висококвалитетну дестинацију са строго заштићеним природним и културним карактеристикама, које гарантују привлачност земље у будућности и очување ресурса за будуће генерације. Већ дуже време, инфраструктура за снабдевање и одлагање отпада усклађена је стандардима ЕУ, а туризам константно јача свој положај у земљи као генератор послова и пореза, чиме стимулише већину других индустрија Црне Горе“.⁸²

Као стратешки циљ у правцу остваривања визије развоја црногорског туризма до 2020. године зацртано је да: „применом **принципа и циљева одрживог развоја** Црна Гора створи јаку позицију глобалне висококвалитетне туристичке дестинације; туризам становништву Црне Горе обезбеди довољно радних места и раст животног стандарда, а држава оствари приходе на стабилан и поуздан начин“. Операционализација стратешког циља одређена је кроз пет оперативних циљева у оквиру којих су дефинисане и мере које је потребно предузети у функцији њиховог остваривања.

- Први оперативни циљ је стварање потребне туристичке и пратеће инфраструктуре у правцу постизања стратешког циља. Мере које је потребно предузети у сврху остваривања овог циља су: унапређење саобраћајне инфраструктуре, унапређење комуналне инфраструктуре, привлачење инвестиција у нове високо стандарде капацитете, повећање стандарда постојећих смештајних капацитета, унапређење услуга у сектору туризма, унапређење архитектуре и околног природно-културног амбијента и успостављање чистог имиџа Црне Горе.
- Други оперативни циљ је формирање јединствене продајне понуде. Мере које је потребно предузети у сврху остваривања овог циља су: успостављање ефикасних маркетиншких структура, промоција регионалних кластера ради јачања туристичког потенцијала у свим регионима и подрегионима Црне Горе и спровођење НСОП.

⁸² Влада Црне Горе, (2008), *Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године*“ Подгорица, стр.22

- Трећи оперативни циљ је да Црна Гора буде позната и прихваћена као целогодишња туристичка дестинација. Мере које је потребно предузети у сврху остваривања овог циља су: диверсификација хотелских понуда и унапређење рекреативних и активних капацитета за одмор, развој и унапређење специфичних туристичких производа и успостављање промоције и маркетинга туристичких атракција.
- Четврти оперативни циљ је успостављање институционалног и правног оквира који задовољава захтеве успешног и одрживог развоја туризма. Мере које је потребно предузети у сврху остваривања овог циља су: јачање туристичких организација на националном, регионалном и локалном нивоу, јачање инспекцијских служби, успостављање система за управљање информацијама и квалитетом и унапређење правне основе за развој туризма (прописи, подзаконска акта, допуне закона).
- Пети оперативни циљ је укључивање локалног становништва у туристичку привреду. Мере које је потребно предузети у сврху остваривања овог циља су: развијање туризма као стратешке гране, унапређивање предузетништва у сектору туризма и повезивање сектора туризма са осталим секторима привреде.⁸³

Посматрано с аспекта наутичког туризма из данашње перспективе гледано, критичким освртом на Мастер план и његову ревизију, може се закључити да је веома мало пажње посвећено овом виду туризма. Највећи туристички пројекти у Црној Гори данас су Порто Монтенегро – Тиват, Порто Нови – Кумбор - Херцег Нови и Луштица Беј – Тиват. У ове пројекте је до сада инвестирано преко 500 милиона €, а планирано је да се до коначне реализације у сва три пројекта кумулативно уложи преко две милијарде €. Сва три пројекта се заснивају на изградњи наутичко туристичких резорта високе категорије, у оквиру којих ће бити изграђено преко 1000 нових везова намењих туристима наутичарима. Имајући у виду горе наведену визију и стратешке циљеве, којима је приоритет одрживи развој, јако је важно стратешким плановима јасно уклопити развој наутичког у укупни одрживи развој туризма у Црној Гори, посебно антиципирајући нове инвестиције. Постојећи планови стратешког развоја наутичког туризма су недовољни и неусаглашени са кровним документима попут Мастер плана за развој туризма и НСОР, посебно посматрано са аспекта одрживости. Из тог ће разлога, резултати предметног истраживања, бити значајни за будуће планирање одрживог развоја наутичког туризма у

⁸³ Ибид стр.31

Црној Гори. Нова ревизија Мастер плана ће показати, да поред промена у наутичком туризму, неке од мера у циљу реализације оперативних циљева и поред истека задатих рокова још увек нису реализоване (значајно смањење сивог тржишта, комуналне депоније, отпадне воде, значајније учешће висококвалитетних хотелских капацитета, обука квалитетних кадрова итд.). Црна Гора је кроз све стратешке документе дефинисала туризам као стратешки правац развоја, међутим само усвајање планова, стратегија и на основу њих различитих норми не значи и њихову примену. Планови и стратегије се могу ревидовати и прилагодити променама, али је нужно на основу јасно дефинисаних одговорности за спровођење континуирано пратити њихову реализацију.

5.3.2. Стратегијско профилисање имица и позиционирање бренда „Црна Гора - еколошка држава“

Усвајањем декларације 20. септембра 1991. године, којом се Црна Гора одређује као прва „Еколошка држава“ у свету, а затим представљањем овог документа на конференцији УН о животној средини у Рио де Женеиру 1992. године, започета је изградња једног новог бренда - имица Црне Горе. Неспорно је да је то, деведесетих година двадесетог века, посматрано са стратешког аспекта будућег развоја Црне Горе, била веома напредна идеја. Међутим, и поред усвајања читавог низа планских, стратешких и нормативних аката у функцији реализације декларације, изостанак њихове пуне примене у пракси довео је до тога да ова идеја још увек није остварена. „Црна Гора – прва еколошка држава у свету“ као визија и стратешки циљ је у потпуном сагласју са одрживим развојем туристичке дестинације. Брендирање и позиционирање дестинације као еколошки очуване и одговорне, у време када је туристичко тржиште посебно осетљиво на тај аспект понуде, добра су основа за квалитетан и одржив развој.

Реч „*brand*“ (бренд) води порекло од старе скандинавске речи *brandr* што је у преводу марка. Реч бренд данас има и шире значење од тог појма јер додавањем производу атрибута бренд он се асоцијативно одређује као успешна марка. Према америчком удружењу за маркетинг (АМА) „Марка је име, термин, знак, симбол или облик, или њихова комбинација, са намером да идентификује производе или услуге једног или

групе продаваца, и да их диференцира од конкурентских (производа и услуга)⁸⁴.

Глобализација и убрзани развој туризма доводе до тога да данас на туристичком тржишту постоји велики број дестинација које своју туристичку понуду темеље на сличним ресурсима (природне лепоте, културно и историјско наслеђе, изграђене атрактивности, гостољубивост итд.). У таквим условима је тешко обезбедити тржишну препознатљивост, посебност ону која ће својом јединственошћу и квалитетом обезбедити конкурентску предност. Позиционирање целе дестинације - државе као еколошке је начин да се изгради туристички бренд који ће имати одрживу будућност. У креирању концепта марке битан фактор је задовољење потребе - очекивања корисника. Данас, у анкетама, туристи наводе очуваност околине као један од основних разлога за одабир дестинације у којој проводе одмор, јер у таквом амбијенту најквалитетније задовољавају своје потребе за одмором од савременог начина живота. Самим тим су се на тржишту издвојиле дестинације, које су посебно препознатљиве по томе што обезбеђују задовољење туристичких потреба за очуваном природом и културно-историјским наслеђем. Црна Гора као еколошка држава уз промотивни слоган „*Wild Beauty*“ (дивља лепота) претендује да се по том основу издвоји у односу на конкуренте. Међутим, истовремено уз предности које доноси позиционирање на основу очуваних природних лепота, постоје и опасности које се могу јавити, због посебне остелјивости туриста који воде рачуна о очувању околине. Наиме, у Црној Гори данас имамо читав низ појава, које су дијаметрално супротне са очувањем животне средине, а које могу трајно нарушити њен имиџ и тржишну позицију еколошки очуване туристичке дестинације. Недостатак у имплементацији развојних стратешких докумената, који за последицу има појаве као што су дивља градња, дивље комуналне депоније, изливање отпадних вода у море и реке, линеарну урбанизацију итд., захтева ургентну реакцију државе, у циљу успостављања реда и координације свих учесника у ланцу формирања дестинацијског производа. Политика компромиса обезбеђује тренутно превазилажење проблема, али и трајни губитак тржишних позиција.

⁸⁴ Вељковић, С., (2009) „*Маркетинг услуга*“ Економски факултет, Београд, стр. 280

ЧЕТВРТИ ДЕО

ОСНОВНИ ПРЕДУСЛОВИ РАЗВОЈА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА

1. Наутички туризам

„*Navigare est, vivere non est necesse*“ (Пловити је потребно, живети није - латинска пословица).

Море и различити појавни облици туризма, који се везују уз њега, данас, глобално посматрано, привлаче највећи број туриста. Футуролози су у пројекцијама глобалног развоја туризма често наводили да ће од троје туриста двоје бити на мору. Краткотрајне миграције људи, у виду туристичких путовања из унутрашњости ка обали, и различити видови провода слободног времена током боравка на мору, постају саставни део живота савременог човека. Литорализација, као супротна појава континентализацији означава миграцију становништва према обали из саобраћајних, индустријских и у новијој историји туристичких побуда. Море покрива 70,8% Земљине површине и највећи је биотропни фактор на Земљи, који као тзв. „*метафора заборава*“, у условима све веће глобалне урбанизације пружа могућности квалитетног задовољења потребе савременог човека за опуштањем и одмором од свакодневних обавеза. Савремени туриста, руковођен различитим мотивима, све чешће, током свог боравка у приморским туристичким дестинацијама, жели да један део или цели одмор проведе на неком пловилу. Укупна експанзија туристичке индустрије, одликовала се покушајима да се што боље одговори жељама потрошача. Наутичка туристичка понуда свој изузетан развој доживела је управо као одговор на све веће интересовање туриста за боравак на различитим туристичким пловилима. У данашњем приморском туризму, развијеност наутичког туризма мера је развијености туристичке дестинације и неретко један од симбола њене препознатљивости.⁸⁵

Историја развоја наутичког туризма, може се посматрати кроз прву етапу развоја пловидбе и пловила који није мотивисана транспортом људи, роба и војним походима, већ пловидбама које су организоване у забавне сврхе. Овај вид пловидбе среће се још код

⁸⁵ Бартолуци, М., Чавлек, Н., (2007) „Туризам и спорт“ Школска књига, Загреб, стр.205

Старих Египћана, у време када су египатски фараони пловили дуж реке Нил, организујући забаве на пловилима за повлаштену господу. Они су често на тај начин обилазили чувене храмове на обали Нила. Крстарења Нилом су и данас једна од најзначајних наутичких туристичких атракција у Египту. Такве пловидбе, које нису биле искључиво инспирисане транспортом људи и роба из једног мјеста у друго, или освајачким походима, срећу се и даље кроз историју. У Античкој Грчкој и Римском царству, уживање у чарима пловидбе организоване забаве ради било је привилегија моћних и богатих чланова друштва. Средњовековна открића пружају нове хоризонте пловидбе који су проналаском парне машине и потребе за интерконтиненталном пловидбом водиле ка производњи првих путничких бродова. Временом је расла величина, брзина и луксуз ових пловила. Тек је развој авио индустрије у контексту интерконтиненталних летова, средином прошлог века, привремено зауставио и затим преусмерио развој путничких бродова ка крузингу.

У Европи се Холандија сматра колевком савременог наутичког туризма, тамо су још у шеснаестом веку на холандским каналима одржаване регате (трке пловила). Овај вид разоноде се из Холандије проширио даље по Европи и то најпре у Енглеску, где га је (сматра се) донео Карло Други Стјуарт, који је приликом прогнанства из Холандије у Велику Британију довео и јахту „Мери“. Мода поседовања јахти убрзо се проширила међу енглеским племством, тако да је на Темзи убрзо било око 300 пловила те врсте. Први јахтинг клуб основан је у Ирској у граду Корку 1720. године, имао је 25 чланова (позната је слика флоте тог јахтинг клуба коју је урадио П. Монами сликар пејзажа и марина). Тек се у другој половини деветнаестог и почетком двадесетог века, број пловила за забаву, повећао до те мере да се може говорити о масовнијој (озбиљнијој) економској појави. Друга етапа историјског развоја наутичког туризма, почиње управо од тог периода, када наутички туризама доживљава пуну експанзију на глобалном нивоу. У Сједињеним Америчким Државама се почињу градити прве луке за прихват наутичких туристичких пловила. **Појам марина**, први пут је 1928 године употребило Удружење конструктора мотора и бродова из Њујорка да би описало савремене уређаје и опрему обале намењену пловним објектима за рекреацију. Ово удружење је 1939. године издало књигу „Марине“ са препорукама за пројектовање, изградњу и одржавање марина. Ова књига, у свом другом издању из 1961. године, даје сва позитивна и негативна искуства у односу на претходне три деценије од првог издања. Прве марине у Америци изграђене су друштвеним

капиталом, њихова градња је финансирана на исти начин као и градња игралишта, пливалишта и других објеката од друштвеног значаја. Земље Северне Америке су у првој половини деветнестог века биле водеће у развоју наутичког туризма у свету. Уз медитеранске земље, земље Северне Америке су тај примат задржале и до данашњих дана. Број пловила, која се користе у наутичком туризму, вртоглавоје растао у другој половини двадесетог века. На светским морима 1950. године било је укупно 3,5 милиона регистрованих пловила до 5 метара дужине, од чега је чак 2,8 милиона било у САД. Тај број се до 1962. године повећао за 300 %, тако да је те године било 10,5 милиона регистрованих пловила од чега 7,5 милиона у САД. У наредних десет година број ових пловила у свету се увећао за 60 % на 16,7 милиона пловила, од чега 1,75 милиона у Канади и 9,5 милиона у САД. У Европи је предњачила Велика Британија, у којој је у том периоду било око 550 хиљада регистрованих туристичких пловила, док је на другом месту по броју регистрованих пловила била Шведска са око 450 хиљада пловила. У исто време, у САД-у је било око 6400 марина и око 8000 јахтинг клубова, док је око 48 милиона особа учествовало у овом виду рекреације.⁸⁶

1.1. Појмовно дефинисање наутичког туризма

Реч наутика потиче од грчке речи *нутас (морнар)* што у преводу има значење вештина пловидбе. Уз појам наутички туризам данас се везује много различитих појмова попут: лука наутичког туризма, привезиште, сидриште, марина, наутичко туристичко пловило, јахта и други. У наредном делу дате су дефиниције и објашњење најзначајнијих појмова који се везују уз овај вид туризма.

Наутички туризам, као појавни облик у савременом туризму означавају и други термини: *јахтинг туризам, марине туризам, пловидбени туризам, наутизам, забавна навигација, поморско спорстка пловидба, маритимни туризам*. За разлику од нпр. руралног туризма, туризма наслеђа или културног туризма, дефиницију наутичког туризма не можемо наћи у званичним документима Светске туристичке организације, Еуростата или Енциклопедији туризма-Јафари 2000. Дефиниције појма наутички туризам, које сусрећемо у лексикографији, зависе од тога посматрамо ли га са рекративног,

⁸⁶ „Поморска енциклопедија“, (1978)Југословенски лексикографски завод, Загреб, стр. 529

привредног или законског аспекта. Дефиниције наутичког туризма, које се претежно сусрећу у стручној литератури су:⁸⁷

- „Бајковић В.- Наутички туризам обухвата читав низ ступњева у задовољавању потреба бављења и кретања на мору као основном елементу, почевши од лађарења на мору (и уопште на води) и једрења до различитих врста путовања моторним погоном на већим и великим пловним јединицама у властитој или туђој организацији.
- Јурић Б.-Наутички туризам, у ширем смислу, сложена је поморско-туристичка делатност која како је познато обухвата путовање морем путничким и путничко-теретним бродовима, који врше обалну пловидбу или кружна путовања; јахтама, једрењацима, кутерима, спортским чамцима, посебним пловилима за крстарење, једрење рибарење и остале наутичке разоноде на води.
- Турина А.- Под наутичким туризмом подразумевамо путовање морем и то следећим превозним средствима: јахтама, једрилицама, кутерима и спортским чамцима; путничким бродовима који врше обалну линијску службу или кружна путовања; теретним бродовима који примају одређени број путника; посебним пловилима за крстарење, за једрење, за риболов, и остале туристичке разоноде на води од излета и шетње до приредаба специфичног карактера са разноврсним програмима који се изводе на мору.
- Фио О.- Под јахтинг туризмом подразумевају се путовања морем која се обављају посебним превозним средствима као што су јахте на моторни погон или једрилице, рибарски чамци адаптирани за ову сврху, и излетнички бродови.
- Аполонио А.-Даје скраћену верзију претходних дефиниција - Наутички туризам је кретање домаћих или страних туриста у властитом или туђем пловилу и организацији у туристичке сврхе.

⁸⁷ Дефиниције наутичког туризма наведене су у следећој литератури: Дулчић, А., 2002. „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет, Сплит, стр.8; Аполонио, А., 1969. „*Наутички туризам на Јадрану*“ Међуопћински одбор туристичких друштава јужног Јадрана, Дубровник, цит.стр. 14-16; ЛЗХ Загреб, 1998. „*Поморска енциклопедија*“;(1978)Југословенски лексикографски завод, Загреб, стр.529, Шамановић, Ј., (2002) „*Наутички туризам и менаџмент марина*“ Висока поморска школа, Сплит,стр. 55

- У Поморској енциклопедијикоју је издао Лексикографски завод Хрватске наутички туризам је дефинисан као специјализовани облик масовног туризма који обухвата разнолике друштвене, привредне, и просторне аспекте који настају поводом задовољења рекреацијских потреба, односно наутичке доколице. Овај вид туризма се остварује на морима, рекама и језерима и њиховим обалним просторима, на властитим или туђим пловилима за рекреацију, разоноду и спорт, стационарно или у пловидби.
- Јадрешки В.– Под наутичким туризмом подразумева део маритимног туризма који, с једне стране представља укупност сталних, учесталих или повремених добровољних друштвено социолошких појава, активности и кретања туриста на мору, у мору и обалама, те на рекама, језерима и каналима, властитим, изнајмљеним или туђим бродовима, у туристичким лукама и осталим поморско-наутичко-бродограђевним објектима супра и инфраструктуре, у сврху забаве и одмора и спорта, пасивне и активне рекреације, релаксације, амбијента, задовољења здравствених, културних и других мотива, и то све туристичких а не лукреативних мотива, и с друге стране скуп економско организованих пословних функција у циљу рационалног и планског омогућавања и развијања те побољшања тих појава и активности и то у сврху стварања и повећања дохотка.“

Дефиниција наутичког туризма, која произилази као закључак досадашњих истраживања у овој области може гласити:

„Наутички туризам је специфични вид туризма, који се са једне стране заснива на жељи-потреби човека да своје слободно време проведе на пловилу намењеном спорту и разоноди, те са друге стране тежњи носиоца различитих видова понуде да ту жељу, потребу човека-туристе максимално задовоље уз остварење профита“.

1.1.1. Лука наутичког туризма

Лука је морски (језерски, речни или каналски) и са морем (језером, реком или каналом) непосредно повезани копнени простор с изграђеним и неизграђеним обалама, гатовима, лукобранима, објектима, уређајима и постројењима намењеним за пружање лучких услуга и обављање других делатности које су са њима у привредној, саобраћајној и

технолошкој вези. Луке можемо поделити по намени, на трговачке, наутичке туристичке, бродоградилишне, рибарске, војне, индустријске и спортске; према врсти саобраћаја који се у њима обавља, на међународне и луке унутрашњег саобраћаја; према значају на луке од локалног и луке од националног значаја; и према отворености на затворене и отворене луке за јавни саобраћај.

Луке наутичког туризма можемо дефинисати као туристичке објекте који у пословном, просторном, грађевинском и функционалном погледу чине целину или који у оквиру шире просторне целине имају издвојени део и услове потребне за задовољење потреба наутичког туризма и туриста наутичара. У овим лукама се пружају услуге у наутичком туризму и друге допунске услуге попут угоститељских, трговачких, хотелских и разних сервиса. Луке наутичког туризма делимо у четири основне категорије то су: марине, суве марине, привезишта и сидришта.⁸⁸

- Марина је појам који је вуче порекло из италијанског језика, иако је први пут употребљен у Америци 1929. године, означава малу луку за прихват рекреацијских пловила. Марина је туристичка лука на којој се суштински заснива развој наутичког туризма. Дефинишемо је као посебно изграђен део обале са припадајућим акваторијем на води, опремљен капацитетима потребним за пружање услуга безбедног веза наутичких туристичких пловила и угодан боравак туриста наутичара, како на пловилу, тако и у смештајним објектима марине (ако их има). Марине у оквиру садржаја могу, а не морају, имати одговорајуће сервисне капацитете, намењене одржавању наутичких туристичких пловила. Марине су данас туристички објекти који су добро саобраћајно и инфраструктурно повезани, у којима се пружа читав асортиман услуга од трговачких, преко угоститељских, банкарских до разних салона лепоте и сл. Самим тим, данашње марине запошљавају много већи број људи него некад и често су посећене од стране туриста, који нису наутичари, и локалног становништва. Према асортиману и квалитету услуга које пружају, марине се категоришу од рекреацијских до луксузних.

⁸⁸Влада Републике Хрватске – Министарство туризма, (2008), „*Правилник о разврставању и категоризацији лука наутичког туризма*“ Загреб стр.1, доступно на интернету:<http://www.mint.hr> (7.12.2017)

- Суве марине, су врста марина која се јавила као последица огромне експанзије у производњи наутичких туристичких пловила, која је довела до раста тражње за целогодишњим везом, што ствара све већи притисак на атрактивна обална подручја. Решење је пронађено у смештају пловила на слободним површинама на копну, уз обалу или у унутрашњости. Суве марине обезбеђују сигуран смештај и транспорт пловила од и до воденог простора намењеног пловидби. Сува марина подразумева ограђени простор на копну, који је опремљен адекватном опремом потребном за манипулацију пловилима (дизање/спуштање и превоз) и сигуран смештај пловила у једном (колевке и трајлери) или више нивоа (етажне полице). Пловила могу бити смештена на отвореним површинама или у затвореним просторијама - халама. Сува марина мора имати добру комуникациону повезаност са простором на води који је опремљен уређајима за подизање и спуштање пловила у и из воде.
- Привезишта су део водене површине и пратећег обалног простора изграђен и опремљен тако да пружа услове за безбедно пристајање и боравак пловила. Најчешће су то мање луке и лучице (тзв. мандраћи) у урбаним просторима, које су раније биле у функцији јавног промета, а које због своје атрактивности узроковане позицијом и аутохтоношћу посебно привлаче туристе наутичаре. Већина градских лука на Медитерану данас издваја све већи део својих капацитета за туристе наутичаре, прилагођавајући и остатак своје понуде овој намени (изградња рецепције, тоалета, малог вешераја и осталих садржаја).⁸⁹
- Сидришта су простори на води који се обично налазе на природно обезбеђеним деловима обале (заливима, увалама, рукавцима) са инсталираном опремом за привез која се најчешће не комерцијализује. Код јасно одређених сидришта инсталирана је опрема која обезбеђује сигуран привез пловила са минимум једним везом одвојеним за пловила у стању-случају нужде.

⁸⁹ Појам наутичког туристе се у стручној литератури често среће и у виду синонима *туриста нутичар, наутичар, јахташ и др.*

1.1.2. Наутичко туристичко пловило

У Царинској конвенцији из 1960. године дата је дефиниција туристичких пловила, да су то пловила која служе спорту и разоноди и која немају трговачки карактер тј. не служе превозу терета и путника.⁹⁰

Учешће наутичких туристичких пловила као објекта у власништву или најму туриста наутичара издваја наутички туризам, на посебан начин, од осталих видова туризма. Наиме, у наутичком туризму на страни тражње, поред туриста (наутичара) и њихових потреба, имамо и наутичка туристичка пловила, чије потребе треба задовољити. Изградња понуде за задовољење потреба наутичких туристичких пловила је јако комплексна и захтева ангажовање значајних стручних и материјалних капацитета.

Иако се у наутичком туризму користи велики број типова пловила попут туристичких бродова, јахти, једрењака, катамарана, глисера, моторних чамаца и чамаца на весла и једра у статистици у свету се најчешће наводи шест основних категорија наутичких туристичких пловила:

1. Туристички брод – је брод који је изграђен или адаптиран (путинички или теретни) у циљу обезбеђења услова за путовање и боравак туриста. Поред услуга транспорта на путовањима дужим од 12 сати туристички брод путницима најчешће пружа и услуге смештаја уз угоститељске и забавне садржаје. Статистичка категоризација најчешће издваја четири категорије туристичких бродова:

- **Бродови за кружнапутовања** – зависно од величине и маршуте путовања могу бити бродови за крстарења на ужим подручјима до 20000 БРТ (Бруто регистарских тона), капацитета до 1500 путника, чије су маршуте ужа подручја попут Средоземног и Карипског мора. Поред њих постоје и бродови за прекоокеанска крстарења који из године у годину у новоградњи повећавају капацитете у БРТ, броју палуба и капацитету путника (крећу се преко 200000 БРТ и 6 000 путника – *Слика 2*).

⁹⁰ Дулчић, А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет Сплит, стр.15



Слика2. Крузер „Alure of the Seas“ 225282 БРТ⁹¹



Слика3. Трајект „Свети Стефан“⁹²

- **Трајекти за аутомобиле** или тзв. Ро-Ро бродови (*Roll-on/Roll-of*) се превасходно користе за превоз аутомобила и њихових власника у циљу савладавања просторне дистанце, а као последица недостатка путне инфраструктуре (мостова). Међутим, ова врста бродова се на одређеним дестинацијама често користи и за превоз туриста са или без аутомобила (Слика 3).

⁹¹ Извор: доступно на интернету: www.royalcaribbean.com(10.07.2017)

⁹² Извор: доступно на интернету: www.montenegrolines.net(10.07.2017)



Слика4. Излетнички брод хидро-глизер на Дунаву⁹³

- **Излетнички бродови** – могу бити намењени за пловидбу морем и или унутрашњим водама (рекама и језерима). На мору су то бродови који плове на краћим релацијама у приобаљу, капацитета до 300 путника. Као излетнички бродови често се користе бродови типа хидро-глизера (Слика 4), ховеркрафта (лебделица), и класични путнички бродови. Простор за путнике у овим бродовима је организован у виду ресторанског и путничког дела са седиштима на отвореним и затвореним деловима палубе уз могућност постојања мањег броја кабина.

2. **Јахте**– дефинишемо као наутичка туристичка пловила са погоном на мотор, једра или комбиновано, које има најмање једну кабину са два лежаја. Као што је претходно речено, прве јахте су се јавиле још у Холандији у деветном веку, као луксузно опремљени једрењаци са два и више јарбола. Каснијим развојем бродоградње јахте су почеле да се производе и као велика и брза пловила на моторни погон са трупом у облику глизерског корита. Посматрано по намени разликујемо јахте за разоноду које могу бити опремљене за једнодневни или вишедневни боравак туриста, спортске јахте намењене такмичењима – регатама и јахте посебне намене које су најчешће војни

⁹³ Извор: доступно на интернету: <http://www.nautickiforum.com> (10.07.2017)

бродови прилагођени боравку „*ВИП*“ личности од високог државног значаја. Стандарди у категоризацији јахти према дужини су сваким даном све већи тако да се категорија јахти средње дужине у последње време помера са до 15м на до 24м, а преко су велике јахте или тзв. мега-јахте (супер јахте) дужине изнад 24м (Слика 5).



Слика5. Мега-јахта ⁹⁴

3. **Једрилице** – су наутичка туристичка пловила која као погон примарно користе енергију ветра, мотор им служи као помоћни погонски уређај. Према намени могу бити подељене на једрилице за превоз људи и терета и спортске једрилице намењене такмичењима – регатама. Корито - труп им може бити израђено од дрвета, стаклопластике, алуминијума и других композитних материјала. Могу имати један или више јарбола. У традицији производње постоји више типова једрилици, на Јадрану су најзаступљеније биле: брацере (један јарбол, косник и пречка), трабакули (два јарбола, косник и две пречке) и леути (са тзв. латинским једром троугластог облика).
4. **Глисери** – су пловила са погонским уређајима-моторима велике снаге који им обезбеђују велику брзину кретања. Ако глисер има кабину са лежајевима и санитарним чвором можемо га убрајати и у категорију мањих јахти.

⁹⁴ Извор: доступно на интернету: www.superyachts.com(10.07.2017)

5. Чамац – је најмање пловило намењено спорту и разоноди. Може бити на моторни погон или весла. У категорију чамаца се убрајају чамци за спорт и разоноду, веслачки чамци, кануи, скутери, педалине и други.⁹⁵

1.2. Садржајно одређење наугичког туризма

Развој туризма, масовне миграције, индустријализација, литорализација, глобализација, само су неке од појава које су довеле до садржајног успостављања наугичког туризма каквог имамо данас. Наиме, историјски развој туризма је временом довео до масовних миграција и појаве тзв. масовног туризма. Море, као највећи и најважнији туристички ресурс на планети, људској врсти обезбеђује различите моделе релаксације, од купања, сунчања, рођења до задовољења културолошких, лукративних, духовних, друштвених и авантуристичких потреба. Као последица оваквих трендова у двадесетом веку долази до изражене урбанизације - насељавања и привредног искориштавање обалног подручја - литорализације. Улогу индустријализације у креирању наугичког туризма каквог имамо данас можемо посматрати са аспекта тражње и понуде. Посматрано са аспекта тражње индустријализација и начин живота који је прати, запосленима пружају веће приходе и више слободног времена, али га излажу већем стресу стварајући му потребу за опуштањем и одмором у неурбаним, здравим, чистим просторима. Са друге стране, посматрано с аспекта понуде, индустријализација и развој технологија који је прати у значајној мери утичу на раст обима производње наугичких туристичких пловила и пратеће опреме, која поједностављује њихову употребу, уз континуирани пад цена, повећавајући њихову приступачност обичном човеку.

Постојање природних предуслова, мора, реке, језера или канала погодних за пловидбу, основни су услов за развој наугичког туризма на некој дестинацији. Изградња и организација прихватних наугичких туристичких капацитета, други су предуслов који је потребно задовољити на страни понуде. Уз основне наугичке туристичке капацитете, потребно је обезбедити и секундарни део понуде као што су саобраћајнице, аеродроми,

⁹⁵ Шамановић, Ј., (2002) „*Наугички туризам и менаџмент марина*“ Висока поморска школа, Сплит, стр. 71-81

комунална инфраструктура, спортски терени, забавни садржаји и др. Асортиман основних услуга у савременом наутичком туризму подразумева:

- изнајмљивање простора уз уређену и делимично или потпуно заштићену обалу, потребних за смештај - вез пловних објеката и боравак туриста наутичара;
- услуге снабдевања наутичара (вода, гориво, намирнице, резервни делови, опрема и др.);
- давање разних информација наутичарима потребних за сигурну пловидбу (временска прогноза, наутички водичи – пељари, поморске карте);
- обележени пловни путеви;
- организоване службе безбедности пловидбе на мору;
- прихват, чување и одржавање пловних објеката на везу у мору или на копну;
- уређење и припремање пловних објеката;
- изнајмљивање пловних објеката за одмор и рекреацију;
- услуге скипера;
- друге услуге за потребе наутичког туризма.⁹⁶

Наутичка туристичка тражња се јавља у два нивоа потреба, према којима треба организовати одговарајућу понуду. Први део се односи на потребе туриста на властитим или изнајмљеним пловилима, док се други део односи на потребе пловила. Пловила генеришу трошкове: веза (у мору или на копну), обезбеђења, осигурања, чишћења и сервисирања, а зависно од величине и посаде, чак и у периодима када њихови власници или корисници нису на њима. Имајући у виду ову специфичност наутичког туризма, носиоци понуде у marinaма могу остваривати приходе од наутичких туриста и без њиховог присуства водећи рачуна о њиховим пловилима.

Према Тихомиру Луковићу на развој наутичког туризма на страни тражње поред основних предуслова које је треба задовољити, постоји и посебна категорија предуслова које је било потребно испунити, да би дошло до развоја наутичког туризма.⁹⁷ Он ове

⁹⁶ Бартолуци, М., Чавлек, Н. и сарадници, (2007) „Туризам и спорт“ Школска књига, Загреб, стр.214

⁹⁷ Луковић, Т., 1995, „Маркетинг концепција развоја наутичког туризма“ – Економско истражни биро предузећа за господарски инжињеринг Сплит д.о.о., Сплит, стр.30

предуслове дели у три групе: одређени ниво економског развоја, одређени ниво развоја туризма и коначно одређени ниво развоја друштва у ширем смислу. Постојање одређеног нивоа економског - привредног развоја обезбеђује са једне стране стварање слободних финансијских средстава потребних за куповину пловила и слободног времена за пловидбу, а са друге стране кроз пратећи технолошки развој обезбеђује се повећање доступности и употребљивости пловила. Развој туризма до нивоа масовности у одређеном моменту је створио потребу за специфичним задовољењем туристичких потреба путем бродарења у сврху одмора и разоноде – наутички туризам. Коначно, развој друштва у ширем смислу подразумева одређено понашање појединца у датом тренутку, што је имајући у виду трендове у друштвено прихватљивом понашању погодовало развоју наутичког туризма.⁹⁸

Наутички туристи су по природи изразито мобилни, еколошки одговорни и са значајновећом потрошњом у односу на просечне туристе. Према резултатима истраживања наутичког туристичког тржишта, у оквиру предметне дисертације, утврђене су следеће категорије туриста наутичара:

- Локални власници везова и пловила - можемо их тумачити као мештане у некој туристичкој дестинацији, који поседују пловило за рекреацију и забаву, обично током викенда и на краћим релацијама. Та пловила су претежно везана у комуналним (локалним-градским) лукама. Њиховом пловидбом, на друге, углавном суседне дестинације, у виду викенд тура и сл. они попримају обележје туристе наутичара.
- Власници малих и средњих пловила – своја пловила довлаче на трајлерима-приколицама, током сезоне пловидбе, где им обезбеђују привремени боравак у некој од наутичких туристичких лука. Ова категорија наутичара је у највећој мери утицала на појаву сувих marina у којима је могуће оставити пловило под повољнијим-јефтинијим условима.
- Власници крсташа - су власници обично већих пловила (једрењаци и моторне јахте са смештајем за посаду) којима могу крстарити месецима по светским морима, а која често остављају на зимском везу у некој од marina.
- Чартераша – су учесници у наутичком туризму који брод изнајмљују од чартер компанија, које су се специјализовале за ту врсту делатности. Они не

⁹⁸ Шамановић, Ј., (2002) „*Наутички туризам и менаџмент marina*“ Висока поморска школа, Сплит, стр.57

морају имати никакво предзнање у вези са морем и пловидбом јер се уз брод често ангажује и скипер (особа која је квалификована за управљање пловилом).

- Путници на крузерима – су туристи који свој одмор проводе на броду за кружна путовања у оквиру унапред одређеног итинерера. Овај вид наутничког туризма последњих година бележи изразиту експанзију.

1.3. Нормативно регулисање наутничког туризма

Наутички туризам подразумева велики број учесника, како на страни понуде (од планирања, преко изградње до стављања у функцију) тако и на страни тражње (од туриста преко посада до самих пловила). Комплексне односе у наутичком туризму регулише нормативна регулатива различитих нивоа и тематике, од устава, преко закона до уредби и правилника. Уз Устав у регулисању односа у наутичком туризму примену налазе и закони из области: поморства (луке, пловила, безбедност), морског добра, заштите природе, просторног уређења, туризма, власништва, концесија, пореза и др. Разноврсност и динамика промена, указују на потребу континуираног усклађивања предметне нормативне регулативе, поготову у случају када су државе у поступку прилагођавања нормативне регулативе, регулативи које прописују системи вишег реда попут ЕУ, међународних удружења или ратификовањем конвенција које захтевају усклађивање националних прописа. Поједине државе у циљу привлачења већег броја инвеститора усвајају сет олакшица у виду флексибилнијих прописа везаних за развој наутничког туризма.

Нормативна регулатива у Црној Гори, у области наутничког туризма, је регулисана кроз више закона и подзаконских аката. Смернице сваког па и овог развоја су одређене прво уставним одређењем да је Црна Гора еколошка држава. Законска регулатива из области поморства које регулише односе у наутичком туризму дефинисана је кроз Закон о лукама, Закон о мору, Закон о јахтама, Уредбу о одржавању реда у лукама и на осталим деловима обалног мора и унутрашњим пловним путевима, Правилник о врстама објеката наутничког туризма, минимално техничким условима и њиховој категоризацији. Нормативни односи у области туризма су дефинисани кроз Закон о туризму, Закон о боравишној такси и читав низ уредби и правилника. Просторно уређење је нормативно

кроз Закон о уређењу простора и изградњи објеката, Закон о процени утицаја на животну средину и разне правилнике и упутства. Заштита животне средине се нормативно обезбеђује кроз Закон о животној средини, Закон о заштити природе, Закон о заштити мора од загађивања са пловних објеката, Закон о управљању отпадом, Закон о заштити ваздуха, Закон о заштити од нејонизујућих зрачења, Закон о заштити од јонизујућих зрачења, Закон о заштити од буке у животној средини и разним правилницима и уредбама. Управљање, коришћење и заштита тзв. појаса морског добра је нормативизована кроз Закон о морском добру.

Нормативно регулисање односа у наутичком туризму се разликује од државе до државе. Не постоје две медитеранске државе са истоветним прописима у овој области. Већина земаља је кроз специфична искуства тежила да, усклађивањем нормативних односа, обезбеди одрживи развој наутичког туризма. На глобалном нивоу, усклађивање у циљу обезбеђења укупне одрживости, се обезбеђује кроз конвенције, удружења, директиве и иницијативе попут Барселонске конвенције, Кјото споразума, Европских директива (92, 96, 97) и др.

2. Природни предуслови за развој наутичког туризма

Основни природни предуслов, за развој наутичког туризма, је постојање воде која је у додиру са копном и погодна је за пловидбу. Мора и океани, реке, језера и канали су водени ресурси на којима се развија овај вид туризма. Историјски посматрано, интензивни развој наутичког туризма остварен је превасходно на морима, док су обим и учешће наутичког туристичког промета оствареног на рекама, језерима и каналима значајно мањи. Клима са својим особинама, такође спада у природне факторе од којих есенцијално зависи развој наутичког туризма.

Основне природне карактеристике које, кроз диферентне комбинације, обезбеђују бољу или лошију природно - ресурсну платформу, за развој наутичког туризма су: геоморфолошке форме - рељеф приобаља, хидрографски елементи и климатски услови. Географска позиција наутичке туристичке дестинације, одређује природне карактеристике, те је стога разматрамо у оквиру природних предуслова, иако је њен утицај на економске предуслове развоја наутичког туризма такође велики.

2.1. Географска позиција наутичке туристичке дестинације

Географска позиција неке дестинације, на првом месту, утиче на све присутне природне елементе на некој дестинацији. Наиме, географска ширина, дужина, надморска висина, одређују природне елементе, као што су клима, хидрографија и др., што је посредно кроз историју утицало и на антропогене елементе. У наутичком туризму географска позиција утиче на развој дестинације, како кроз природне елементе, тако и кроз све друге елементе у систему укупне дестинацијске понуде. Наиме, поред климе, хидрографских особина и рељефа, географском позицијом је одређена и удаљеност дестинације од емитивних тржишта, урбана развијеност подручја, присуство осталих „*stakeholder-a*“ у систему понуде, имиџ подручја и др. Постоје дестинације, које захваљујући географској позицији имају сличне природне елементе, али различиту удаљеност од главних емитивних тржишта, штоиз више разлога развој овог вида туризма чини тежим. Није исто развијати наутички туризам на европској или афричкој обали Медитерана, иако постоје слични природни предуслови. Исто тако, и поред исте удаљености северноевропских и медитеранских приморских дестинација од главних емитивних тржишта, развој савременог наутичког туризма на Медитерану је много израженији. На примеру наутичких туристичких дестинација на европској страни Медитерана приказане су предности које доноси географска позиција, како са аспекта природних предуслова, тако и с аспекта осталих елемената понуде (удаљеност од емитивних тржишта, антропогени ресурси, пратећи културно-историјски садржаји, близина пловних путева кроз атрактивне пределе са развијеном туристичком понудом и др). Значај географске позиције на примеру Црне Горе може се објаснити и кроз искуство „*Adriatic Marinas-a*“ (инвеститора у мариону Порто Монтенегро), којем је отежано привлачење нових клијената, због непостојања квалитетних, овлашћених сервисера луксузних пловила и опреме у региону Јужног Јадрана. Пловила која се одлуче на целогодишњи боравак у овој мариони генеришу значајне трошкове приликом одласка и повратка са редовних и ванредних сервиса лоцираних у развијеним земљама Медитерана.

2.2. Геоморфолошке форме – рељеф приобаља

Када се говори о рељефу приобаља, као природном предуслову развоја наутичког туризма, то се односи на рељеф морског, језерског или речног приобаља, који кроз динамику различитих облика (острва, заливи, гребени, хриди, пећине и др.) значајно утиче, како на укупни доживљај дестинације, тако и на навигационе елементе пловидбе. У наутичком туризму, где туристи дестинацији прилазе пловећи, богатство различитих рељефних облика у приобалном подручју представља природни ресурс, који се обично користи као диферентна предност. Тако рецимо, Хрватска и Грчка увек истичу велику разумењеност (велики број острва) свог приобалног подручја, као посебну наутичку атракцију.

Пловидба кроз пределе са интересантним рељефним формама, наутичким туристима пружа значајно више задовољства, од естетског угођаја до стручног - наутичког изазова. Истовремено, присуство различитих рељефних форми, попут залива на мору, или рукаваца на реци, значајно утичу на хидрографске елементе на том микролокалитету, обезбеђујући сигурнију пловидбу и привезиште, са много више места погодних за одмор и купање.

2.3. Хидрографски елементи – физичке особине воде

У хидрографске елементе, значајне за развој наутичког туризма на мору, убрајају се таласи морске струје, плима и осека, дубина и површина акваторија. На реци су то струје и брзина речног тока, валови изазвани ветром и дубина речног корита.⁹⁹

Хидрографски елементи значајно утичу на навигацију (вођење брода) па самим тим и на квалитет наутичке туристичке понуде. Присуство великих валова – таласа, уз изражене морске струје, са значајним колебањем нивоа мора у оквиру плиме и осеке, могу пресудно утицати на то да се на некој дестинацији не развије наутичка туристичка понуда. С друге стране, повољне физичке карактеристике вода могу у значајној мери помоћи да се изгради наутичка туристичка понуда, чак и на мање атрактивним локалитетима. Поред физичких особина вода, у хидрографске елементе убрајају се и хемијске (хемијски састав и

⁹⁹Петровић, И., Стошић, С., (2002) „Основи пловидбе рекама и морима“ МП Футура, Петроварадин, стр.30

салинитет) и термалне (температура) особине вода. Док температура првенствено утиче на погодност воде за купање и разноврсност подводног биодиверзитета, салинитет и хемијски састав првенствено утичу на провидност, боју и хемијску агресивност средине.

2.4.Климатске особине

Климатске особине, као што су температура ваздуха, падавине, ветрови, инсолација, влажност и облачност, на различите начине утичу на наутички туризам. Особине климе, која влада на Медитерану, уз остале природне карактеристике, овај регион чине најпривлачнијим за све туристе, па и наутичаре. Главне особине медитеранске климе су благе и умерено благе зиме уз тиха, топла и сува лета. Под утицајем сталне и снажне циркулације зрачних маса и услед измене баричких центара на Средоземљу се јављају ветрови из готово свих праваца. Број сунчаних сати годишње је значајан, али се ипак, као и количина падавина, разликује од дестинације до дестинације.¹⁰⁰

Утицај климатских особина се директно манифестује како кроз комфор и сигурност пловидбе, тако и кроз разноликост биодиверзитета. Климатске особине се посматрају на нивоу годишњих и вишегодишњих извештаја. Мерењима се утврђује период трајања повољних услова за пловидбу. Дестинације са дужим повољним периодом за пловибу, у току године, су атрактивније за развој наутичких туристичких центара од оних у којима ти периоди постоје, али су краћи.

3. Економски предуслови за развој наутичког туризма

Теоретичари туризма су, још половином прошлог века, када је глобална експанзија туристичког развоја била у пуном јеку, имали јединствен став, да развој туризма ствара могућности за валоризацију добара попут природних лепота, климе, чистог ваздуха, мора и др. Велики број природних ресурса који раније није имао никакву употребну вредност, управо кроз развој туристичке понуде, остварује пуну економску валоризацију. Некад

¹⁰⁰Дулчић, А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет, Сплит, стр. 41

пасивни и заостали региони се захваљујући туризму развијају у ексклузивне туристичке дестинације.

Са друге стране, развој економије подстакнут ефектима индустријализације, који се огледају у стварању дискреционог дохотка који остаје након подмирења основних животних потреба, вишку слободног времена у виду викенда и годишњих одмора и пратећим технолошким садржајима, захваљујући којима се развијала савремена туристичка понуда од превоза до смештаја, обезбеђује раст на страни туристичке тражње.

Еколошко освешћивање на глобалном нивоу доноси промене и у туризму, како на страни тражње тако и на страни понуде. Наиме, на једној страни расте тражња за еколошки очуваним пределима, док се на другој страни у изградњи понуде све више води рачуна о њеној еколошкој усклађености и укупној одрживости.

У креирању економског амбијента, потребног за развој туристичке делатности, поред фактора који су имали утицај на стварање туристичке понуде и тражње, а узимајући у обзир све веће учешће туризма у укупној економији, значајну улогу преузимају и државе, кроз усвајање разних подстицајних мера. Ослобађање од такси приликом изградње туристичких капацитета, укидање царина на опрему за туристичке капацитете, курсна политика у корист конкурентности туристичког производа, усвајање правне регулативе у циљу унапређења туристичког развоја, субвенционирање инвестиционих кредита у туризму, само су неке од мера економске политике, које су предузимале владе појединих држава у циљу унапређења укупног амбијента потребног за развој туризма на њиховим дестинацијама.

Због укупног привредног и друштвеног развоја у последњих шездесет година, који подразумева изузетан развој туризма, економска наука иде према времену у којем ће се стално јављати потребе да се нови, посебни појавни облици туризма, издвоје и теоријски објасне. У складу са тим, у оквиру овог истраживања, извршена је анализа економских предуслова, које је потребно испунити, у циљу унапређења развоја наутичког туризма на некој дестинацији. Анализом је обухваћено наутичко туристичко тржиште, посматрано са аспекта понуде и тражње и производња и сервис наутичких туристичких пловила, као посебна делатност која је у директној вези са развојем наутичког туризма.

3.1. Особине наутничког туристичког тржишта

У оквиру укупног туристичког тржишта, наутничко се издваја као засебан тржишни сегмент, који подразумева заједничке особине макро – туристичког тржишта уопште посматрано, уз специфичности којима је одређено наутничко као посебно. Заједничке особине за целокупно туристичко тржиште па и наутничко су: крута понуда, високи трошкови улагања у формирању понуде, неопипљивост производа, остелљивост тражње на екстерне ефекте и др.

Особине које су карактеристичне за наутничко туристичко тржиште, зависе пре свега од типа наутничког туризма, који је предмет истраживања. У наутничком туризму уопште посматрано по својим специфичностима издвајају се:

- Тржиште бродског, или тзв. великог наутничког туризма, у којем се као пловила користе путнички, путничко-туристички, путничко-теретни, трајекти и хидрокрилни бродови. Специфичности овог сегмента наутничког туристичког тржишта су изражене кроз понуду која је прилагођена тој врсти пловила и потребама путника. Прихватни капацитети за ову врсту пловила су путнички терминали који могу бити инсталирани у оквиру теретних или лука које су предвиђене само за путнички саобраћај.
- Тржиште јахтинг туризма или малог наутничког туризма, као сегмент наутничког туризма у највећој је мери предмет овог истраживања. Везано је за јахте разних типова и величина и остала пловила из тзв. мале флоте (једрилице, спортске чамце, глисере и др.). Комплексност у изградњи одговарајуће понуде намењене овом сегменту тражње, уз неизвесност утицаја на одрживи развој, како туристичке делатности, тако и укупне националне економије, довољан су разлог за издвајање и посебно истраживање. Оно што је уз претходно споменуте особине туристичког тржишта посматрано, специфично за тзв. јахтинг тржиште може се описати као:
 - постојање два облика тражње чије потребе треба задовољити. То су лица одговорна за пловила-јакте (власници и или скипери и посада), и остали

наутички туристи који на њима долазе у луку на једној страни и пловила на којима они долазе у луку на другој страни.¹⁰¹

- Постојање два дела понуде, као одговор на захтеве тражње, то је део понуде намењен туристима и део намењен пловилима.
- Тражња се и овде усмерава ка понуди, а не понуда ка тражњи. Међутим, у наутичком туризму је могућа производња услуге и без присуства купца-туристе наутичара. То се дешава када наутичари оставе своје пловило у зимовнику, тада су носиоци понуде одговорни за његово одржавање, безбедност и сл.
- Не постоји могућност складиштења туристичког производа намењеног самим наутичарима, док се већина артикала из понуде намјењене пловилима може складиштити у „неограниченом временском року“ (гориво, резервни мотори, делови, једра, опрема, потрошни материјали „АКЗ“ боје и мазива и др.).

Особине наутичког туристичког тржишта указују на засебности које треба истражити и пратити у функцији теоријског одређења, али пре свега у сврху функционалног управљања развојем овог сегмента туристичке понуде.

3.1.1. Наутичка туристичка тражња

Истраживање потреба и сегментација класичне туристичке тражње на основу тих потреба, отежано је због њене изразите хетерогености. Међутим, код сегментације наутичких туриста и њихових потреба, не истражују се само потребе туриста наутичара, већ се истражују, у тежњи да се што боље задовоље, и потребе лица одговорних за пловила. На основу тих потреба и особина, могуће је извршити сегментацију наутичке

¹⁰¹ Постоје и други видови туризма, који попут наутичког, имају два облика тражње (туринг, кампери, туристи који долазе својим аутом). Међутим, разлика наутичког туристичког тржишта је у томе што су потребе пловила специфичне у односу на потребе аутобуса, аутомобила и кампера. Нпр. разлика је у томе што се значајан део пловила оставља у зимовницима на туристичким дестинацијама и на тај начин представљају специфичну тражњу и ван сезоне, за разлику од аутобуса, кампера и аутомобила, које туристи скоро увек одвозе са туристичке дестинације. Разлика је и у томе што је асортиман услуга, које се пружају пловилима, која бораве на дестинацији, већи него што је то случај код аутобуса, кампера и аутомобила. Такође, једна од значајних разлика проистиче из ограничености друмских превозних средстава у избору превозног пута и погонског средства – наиме, наутичари ту имају много већу слободу.

туристичке тражње. Критеријуми за сегментацију зависе од тога дали се ради о активним субјектима (посада на јахти) или пасивним субјектима (путницима на пловилу). Даљом сегментацијом посаде као активног субјекта долазимо до два сегмента тражње, то су наутичари професионалци (скипери) и наутичари непрофесионалци, са одговарајућим сертификатом потребним за управљање пловилом. Поред наутичара, на пловилу се најчешће налазе и посетитељи, који нису активни учесници у управљању пловилом, већ на њему бораве као класични туристи или излетници, те их стога можемо сегментирати на класичан начин кроз: географску сегментацију (земља, регион, град порекла), демографску сегментацију (старосна структура, пол), економска сегментацију (платежна способност), психографска сегментацију (припадност одређеној класи, стил живота и др.).

Поред претходних, у наутичком туризму су заступљени и следећи критеријуми за сегментацију наутичке туристичке тражње:

- сегментација у односу на власништво над пловилом (туристи који плове на свом пловилу, на пловилима пријатеља, туристи који користе изнајмљено пловило чартер компанија и туристи који користе пловила која припадају фирмама и спортским удружењима;
- сегментација у односу на начин на који пловило долази у територијалне воде дестинације (туристи који долазе воденим путем, туристи који пловило довозе копном и туристи чија се пловила налазе на сталном везу, тзв. зимовнику, на тој дестинацији);
- сегментација према врсти пловила (наутичари који користе туристичка пловила за једнодневни боравак, у које обично спадају пловила дужине до 7м, а која не пружају услове за дужи боравак на мору, и туристи који користе пловила за вишедневи боравак - *јахте*);
- сегментација према погону пловила (моторне јахте и једрењаци) и
- сегментација према величини пловила (мала, средња, велика)¹⁰²

Истраживање особина наутичке туристичке тражње, применом стратегије сегментације, треба да допринесе формирању одговарајућег диференцираног производа који ће на најбољи начин задовољити очекивања појединих сегмената.

¹⁰²Ковачевић, З., (2007) „Улога наутичког туризма у процесу креирања туристичког производа Црне Горе“ Магистарски рад, Економски факултет, Београд, стр. 67

3.1.2. Наутичка туристичка понуда

Понуду у наутичком туризму је могуће диференцирати према величини наутичких туристичких лука, односно по броју везова у води и на сувом. Остали елементи, у систему понуде наутичког туризма, представљају комплексан производ, чији је асортиман могуће диференцирати према специфичним захтевима туриста и њихових пловила. Рестриктивна политика, развијених земаља (поготову чланица ЕУ), у погледу изградње нових наутичких туристичких капацитета, али и континуиран раст производње наутичких туристичких пловила, указују на то да ће потражња у овој привредној делатности и даље превазилазити понуду. Оваква ситуација, може довести до закључка да је тзв. „производни“ начин пословања (када је један пар ципела који излази из производње чекао спреман пар ногу) и даље примењив. Међутим, постоје многобројни разлози због којих је неопходно тежити повећању квалитета услуга у наутичком туризму, како би максимално задовољили потребе корисника. Проблем који се јавља у пракси је како са таквим условима на тржишту, натерати неке од носиоца понуде да повећањем квалитета допринесу напретку дестинације.

Примена маркетинг стратегије сегментације, кроз јасно дефинисане особине, на тај начин формулисаних категорија тражње, претпоставља успешно задовољење очекивања будућих корисника и боље пословне резултате. Разлике међу сегментима утичу на приходе које носиоци понуде остварују по јединици капацитета. Истраживање тржишта, наутичке туристичке тражње, даје резултате, који се користе пре свега у планирању и изградњи нових и реконструкцији постојећих наутичких туристичких садржаја. Осим тога, резултати истраживања тржишта тражње, у овом сегменту туризма, обезбеђују дефинисање смерница и циљева будућег развоја наутичког туризма на макро нивоу, односно на нивоу дестинације, било да се ради о граду, региону, држави, или некој заједници држава попут ЕУ. Квалитетним планирањем, ствара се могућност остварења максималних прихода по јединици капацитета, што је од изузетног значаја, поготову ако се има у виду високо учешће фиксних трошкова у формирању наутичког туристичког производа, али и све већи трошкови обезбеђења високих еколошких стандарда у функцији обезбеђења одрживог развоја.¹⁰³

¹⁰³ Ибидем

3.2.Производња и сервис наутичких туристичких пловила

Као што је претходно речено, у Царинској конвенцији из 1960. године, наведено је да су наутичка туристичка пловила она пловила која служе спорту и разоноди и која немају трговачки карактер, тј. Не служе превозу терета и путника. Директивом 94/25 Европске комисије одређени су нормативи везани за производњу и употребу пловила за спорт и разоноду дужине трупа 2,5 до 24м.¹⁰⁴

Обзиром да је почетак развоја наутичког туризма везан за богату клијентелу, производња пловила је у почетном периоду била прилагођена захтеву појединачних наручилаца, да би се тек појавом нових материјала, половином прошлог века, у значајнијој мери покренула и серијска производња наутичких туристичких пловила. Наиме, појава и примена стакло-пластике у производњи трупа наутичких туристичких пловила, омогућила је серијску производњу већег обима, а самим тим и снижење цене и повећање приступачности. Сматра се да је ова појава, уз појефтињење електронских навигационих уређаја, карајем двадесетог века, била пресудна за развој наутичког туризма каквог познајемо данас. Пловила од нових материјала су у значајној мери била јефтинија, са јефтинијим и једноставнијим одржавањем. Савремена навигациона опрема тзв. „*GPS-Global Position System*“ је вештину пловидбе поједноставила до те мере, да се уз кратку обуку могу савладати вештине управљања пловилом потребне и за вишедневна крстарења. Технолошки напредак, али и изузетан раст тражње, утичу на то да се последњих тридесет година свакодневно појављују нови савременији сегменти опреме пловила, који утичу на побољшање њихових естетских и функционалних перформанси. У последњој деценији, изражен је и тренд повећања производње великих наутичких туристичких пловила тзв. мегајахти или супер јахти. Све чешће се обарају рекорди у дужини и висини (број палуба) ових пловила.

Према подацима ЕУРОСТАТ-а, за 2003. годину, у земљама Европске уније, те је године произведено 13000 пловила, за спорт и разоноду, укупне вредности 3,3 милијарде €. У посматраном периоду произведено је више једрилица 8400 у односу на пловила на моторни погон 4500, али је укупна вредност произведених једрилица мања, 1,5 у односу

¹⁰⁴Recreational Craft - Directive 94/25 EC of the European Parliament and the Council of 16 June 1994.- доступно на интернету: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/harmonised-standards/recreational-craft/index_en.htm (28.05.2016.)

на моторне јахте 1,7 милијарди €. То се објашњава све већим учешћем великих и мегајахти у укупној вредности производње наутичких туристичких пловила.¹⁰⁵

Табела 11. Производња мегајахти на глобалном нивоу (по величини пловила) у периоду од 2005. до 2007. године

Категорија-величина пловила	Број произведених примерака	Број произведених примерака
	2006/2007 год.	2005/2006 год.
од 24м до 30,1м	320	299
од 30,1м до 36,2м	166	156
од 36,2м до 42,3м	34	77
од 42,31м до 48,5м	79	66
од 48,5м до 54,5м	52	40
од 54,5м до 60,6м	33	21
од 60,6м до 66,75м	14	12
од 66,76м до 72,8м	10	8
од 72,81м до 78,95м	3	8
од 78,96м до 85м	6	2
од 85м до 91,15м	2	2
дужи од 91,16м	10	3

Извор: Ковачевић, З., (2008), „*Restructuring of Adriatic shipyard JSC Bijela to comply yachting market as one of segments in overall economic development of Montenegro*“ Стручни рад, Индустија Машински факултет Београд, стр.4

Табела:12. Вредност производње пловила за спорт и разоноду у земљама ЕУ 2013. год.

У милионима €	Једрилице	Моторна пловила
Холандија	164	1044
Немачка	-	1098
Италија	176	1711
Велика Британија	390	427
Француска	458	213
Пољска	68	23
ЕУ укупно	1618	4656

Извор: *ECSIP Consortium*, „*Study on the competitiveness of the recreational boating sector*“ Ecorys Rotterdam/Brussels 2015. год. стр.23 доступно на интернету:
[www.ec.europa.eu/DocsRoom/documents/15043/\(28.05.2016\)](http://www.ec.europa.eu/DocsRoom/documents/15043/(28.05.2016))

¹⁰⁵ Пројекат CARDS (2002) „*Development of Investment and Business Climate in Croatia*“ - Анализа сектора „Производња и ремонт бродова за спорт и разоноду“

Статистички подаци показују да је тренд раста учешћа пловила на моторни погон настављен и након 2003. године. Приметно је континурано повећање броја произведених мегајакти (табела 11). У Европској унији је све значајнија разлика у вредности производње пловила на моторни погон и једрилица (табела 12).

Табела 13. Број компанија и запослених у производњи и обнови пловила за спорт и разоноду у неким земљама ЕУ 2012. год.

Држава	Број компанија	Број запослених
Немачка	256	7000
Шпанија	47	450
Француска	390	7255
Италија	598	11777
Грчка	75	320
Велика Британија	541	8204

Извор: *ECSIP Consortium, „Study on the competitiveness of the recreational boating sector“* Ecorys Rotterdam/Brussels 2015. год. стр.25-27 доступно на интернету: [www.ec.europa.eu/DocsRoom/documents/15043/\(28.05.2016\)](http://www.ec.europa.eu/DocsRoom/documents/15043/(28.05.2016))

У току 2013. године, у земље Европске уније увезена су пловила из посматране категорије, укупне вредности 1,17 милијарди €. Највише пловила, како у увозу, тако и у извозу, реализује се у Италији и Француској. Земље Европске уније и поред великог пада у производњи изазваног Светском економском кризом и даље бележе суфицит у односу увоза и извоза пловила намењених спорту и разоноди. Према статистичким подацима ЕУРОСТАТ-а, у току 2013. године, вредност пловила извезених из ЕУ износила је 2,96 милијарди €, што је суфицит од око 1,8 милијарди € у односу на увоз.¹⁰⁶

Највећи пад у производњи пловила намењених спорту и разоноди, проузрокован светском економском кризом десио се 2009. године. Пловила на моторни погон су и тим условима забележила мањи пад у вредности производње од једрилица (пети део 3.1.). Последице економске кризе су се осетиле и у Сједињеним америчким државама, где је у периоду од 2007. године до 2011. год. забележен пад у броју произведених пловила за 34%. У Европи већина земаља, под утицајем кризе, такође бележи значајан пад у броју произведених пловила ове врсте (54,9%). У посматраном периоду (Табела 14), Турска се

¹⁰⁶ Ибид стр.30

издваја, јер су улагања у ову делатност, као и у турску понуду у наутичком туризму уопште посматрано, уз релативно малу производњу у претходном – упоредном периоду, допринели да се забележи значајан раст броја произведених пловила. Захваљујући таквим трендовима Турска постаје све значајнија наутичка туристичка дестинација на Медитерану. Од осталих земаља једино је, у посматраном периоду, још у Аргентини забележен раст производње.

Табела 14. Пад производње наутичких туристичких пловила у свету изазван утицајем светске економске кризе у периоду од 2007. до 2011. године

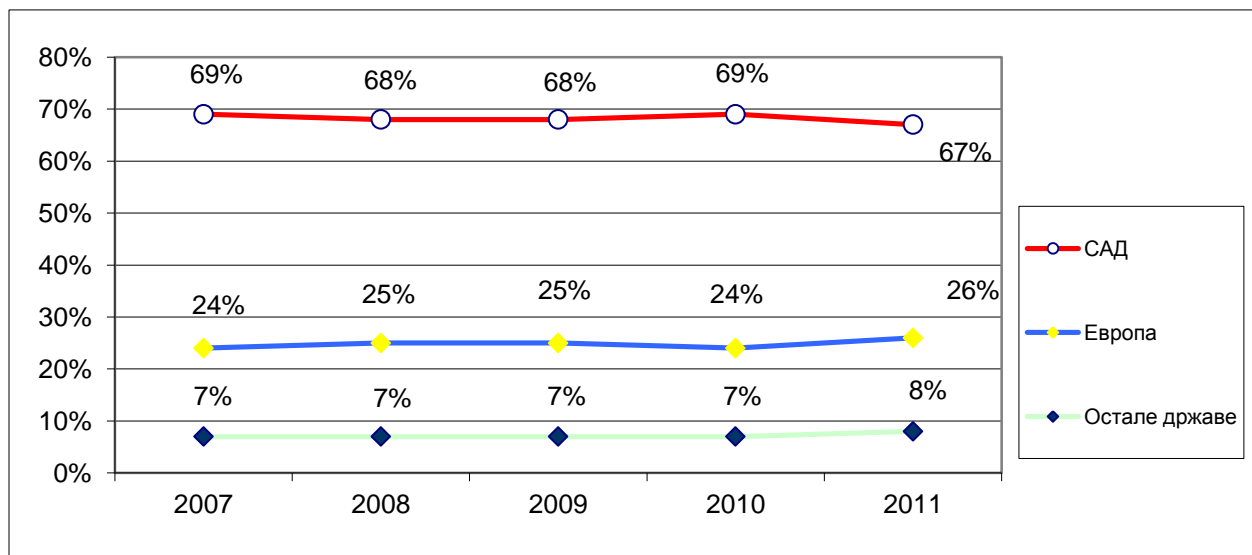
Држава	Укупна производња у 2007.	Укупна производња у 2011.	Индекс 2007-2011
Француска	40379	23484	-41,80%
Италија	25661	14836	-42,20%
Финска	27368	9925	-73,70%
Норвешка	6110	3603	-41%
Немачка	16469	3320	-79,90%
В. Британија	5121	2633	-48,60%
Грчка	11288	1952	-82,70%
Холандија	2550	1750	-31,40%
Хрватска	1641	467	-71,50%
Европа	137433	62031	-54,90%
Аустралија	32240	31,515	-2,20%
Аргентина	4501	9370	108,20%
Јапан	13129	8871	-32,40%
Нови Зеланд	10254	7569	-25,20%
Турска	2250	6255	178%
Јужна Африка	2100	1300	-31,80%
Остале државе	64474	64880	0,60%
САД	761920	508030	-33,30%
Укупно	963837	634942	-34,10%

Извор: *ICOMIA* 2013 и *ICOMIA* 2009. према Ивалди¹⁰⁷

¹⁰⁷Ivaldi E. „Yachting and Nautical Tourism in Italy: An analysis of the Sectors from the Years of Maximum Expansion to the Years of Deep Crisis“ *Journal of Empirical Economics* Vol. 2 No.1 2014. 29-45 Resarch Academy of Social Sciences- стр.34, доступно на интернету:<http://www.academia.edu> (26.06.2015)

Једна од специфичности наутичког туризма је и то што је поред великог пада у производњи пловила изазваног Светском економском кризом, потражња за услугама (вез, сервис и др.) у овом сегменту туризма и даље на високом нивоу. Посматрано са тог аспекта, наутички туризам је у предности у односу на туризам уопштено посматрано, јер је део тражње везан за потребе пловила (вез, сервис и сл.) мање остелјив на екстерне факторе. Упркос кризи, власници пловила, било да су то појединци - физичка лица, чартер компаније или банке (које су до пловила дошле на основу нередовног сервисирања кредита и лизинга узетих за набавку истих) морају обезбедити њихов вез и сервис, како губитком пловила неби изгубили целокупан капитал уложен у њих. Према статистичким показатељима, на свим светским морима и унутрашњим пловиним путевима, укупна светска флота наутичких туристичких пловила, изузев Сједињених америчких држава, у посматраном периоду (2007-2011) бележи чак и благи раст.

Графикон 9. Кретање учешћа у светској јахтинг флоти у периоду од 2007. до 2011. године



Извор: ICOMIA 2013. и ICOMIA 2009. (према Ивалди-Ибид стр.33)

Сервис-одржавање наутичких туристичких пловила -Растом производње наутичких туристичких пловила, расла је и потреба за обезбеђењем услова за њихово квалитетно одржавање. Наутичка туристичка пловила бораве у агресивној средини (вода, поготову

морска), па је самим тим димензија трошкова – прихода, који се остварују по овом основу, значајна.

Одржавање наутичких туристичких пловила, можемо поделити у основно одржавање (дневни преглед, преглед при употреби, периодични преглед и интервенције), техничко одржавање (обавља посебно квалификована посада или сервисери), контролне прегледе (који се спроводе ради провере исправности и квалитета основног и техничког одржавања, при томе се добијају одговарајући сертификати тзв. класе), ремонт (врши се према упутствима произвођача, или на основу дефектаже контролног прегледа, а захтева одговарајуће планирање, припрему и извођење планираних радњи). Ремонт се може вршити док је пловило у води или извлачењем пловила на суво тзв. доковањем.

На развијеним наутичким туристичким дестинацијама, приходи који се остварују од пратећих делатности по пловилу, у којима сервис има значајно учешће, некад могу бити већи од прихода који се остварују од основне делатности која је заснована на пружању морских услуга пловилу. Развој квалитетне сервисне понуде је услов без којег се дестинација не може позиционирати као успешна на наутичком туристичком тржишту. Трошкови које због (дужине) пута – (утрошеног) погонског горива – (изгубљеног) времена пловило генерише, у случају да не постоји одговарајући сервис на дестинацији на којој борави, често су мотив за промену дестинације сталног боравка. Опрема за сервис захтева велика средства, али је поврат инвестиције много бржи од инвестиције у лучке и смештајне капацитете. Сервисни капацитети су због обезбеђења пуног комфора боравка наутичких туриста све чешће издвојени из лука наутичког туризма. Због тога је у планирању изградње наутичке туристичке понуде од посебне важности одредити и одговарајуће локалитете за изградњу сервисних капацитета.

Поред изградње капацитета, неопходно је организовати и обуку кадрова потребних за обављање те врсте специјализованих радова. Савремена пловила, по условима гаранције добијене од произвођача, захтевају лиценциране сервисе. Због тога се може очекивати да носилац организације овог вида понуде на некој дестинацији, посебним мерама, стимулиште сервисне компаније у циљу добијања потребних лиценци, у складу са очекивањима циљног сегмента наутичке туристичке тражње.

ПЕТИ ДЕО

ИНОСТРАНА ИСКУСТВА У РАЗВОЈУ НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА

1. Досадашњи развој међународног наутничког туризма

Иако су се прва путовања забаве ради, посматрано с историјског аспекта, обављала још од Старог Египта, наутички туризам се као нови вид туризма интезивно почео развијати тек половином двадесетог века. Развој туристичке науке, на почетку, није пратио развој овог вида туризма, све док величина економских показатеља није указала на то да је наутичка туристичка индустрија врло квалитетан економски ресурс. Развој наутичке туристичке понуде, на појединим локалитетима, је у значајној мери мењао туристичку слику и привредне токове на тим дестинацијама. Расло је учешће наутичких туриста у укупним приходима и јачала је конкурентска позиција дестинације. Данас су дестинације које су током последњих педесет година развиле висококвалитетну наутичку туристичку понуду, у свету углавном препознате као ексклузивне туристичке дестинације (Монте Карло, Сент Тропе, Палма де Мајорка и др.).

Шездесетих година двадесетог века, у развијеним земљама, дошло је до интезивног раста тзв. мале флоте. Број пловила намењених спорту и разоноди се почиње мерити бројем становника по једном пловилу. Тако су нпр. Норвешка и Шведска већ тада располагале малом флотом од 800 хиљада пловила, што је у просеку било једно пвило на 5-10 становника. Италија је повећала производњу ове врсте пловила у периоду од 1964. до 1982. године за 3,8 пута, са 16497 на 63500 пловила годишње. САД су се у том периоду развоја позиционирале као глобално највеће наутичко туристичко тржиште. Број пловила, у периоду од почетка седамдесетих до почетка осамдесетих, повећан је са 10 на 13,5 милиона. Потрошња на куповину нових пловила за наутички туризам у Северној Америци (САД и Канада), средином деведесетих година, достигла 18 милијарди \$. Према подацима Међународне асоцијације марина *ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations)* крајем деведесетих година двадесетог века у свету је било око 20 милиона пловила намењених спорту и разоноди. Од тог броја чак 17 милиона пловила било је из категорије малих пловила (пловила која се користе повремено, у обалном мору или на

унутрашњим пловним путевима, а када нису у употреби углавном су стационирана на копну). Број становника по једном пловилу и степен изграђености обале наутичким туристичким капацитетима, указивао је на развијеност наутичког туризма на дестинацији. Динамика развоја у посматраном периоду зависила је углавном од укупног привредног развоја, процене значаја наутичког за укупни туристички развој, фискалне политике, начина финансирања изградње наутичких туристичких капацитета и др. Преглед броја наутичких туристичких пловила у свету, крајем двадесетег века, указује на то да су САД биле водеће по укупном броју пловила, док су европске земље, глобално посматрано, са укупно 2,36 милиона пловила, биле на другом месту.¹⁰⁸

Развој наутичке туристичке индустрије у последњих 50 година темељио се на четири главна сегмента: производњи пловила за спорт и разоноду, маринама-лукама наутичког туризма, индустрији крузера(кружних путовања) и чартеру-изнајмљивању наутичких туристичких пловила.

1.1. Развој наутичког туризма у Америци

Сједињене америчке државе се сматрају колевком савременог наутичког туризма. Према *Gomiscech*-у број пловила у САД је са 400 хиљада (1913. године) порастао на 13,5 милиона и 40-50 милиона корисника-наутичара 1986. године.¹⁰⁹

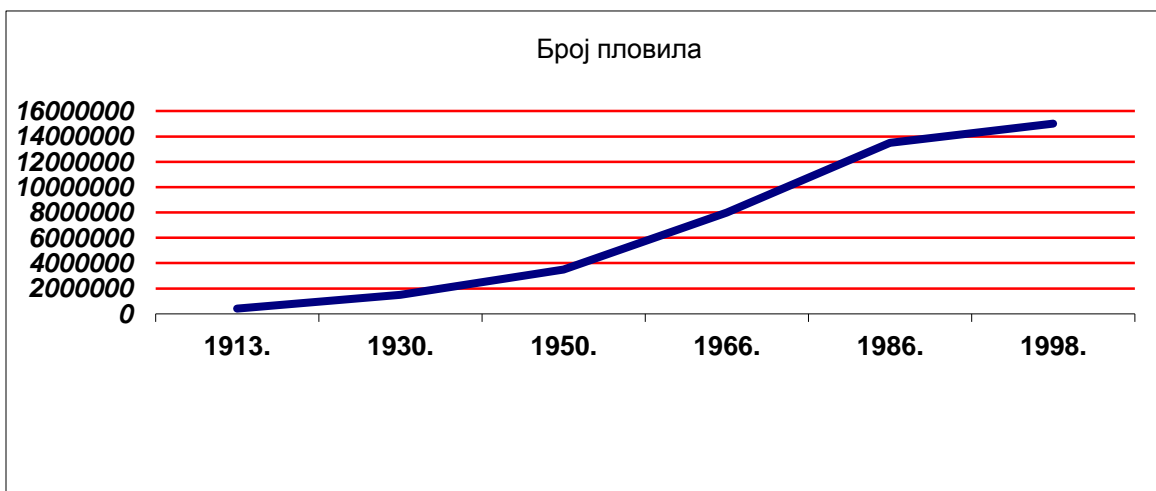
У Америци, као што је већ речено, 1928. године званично је први пут употребљен термин „марина“ као синоним за луку наутичког туризма. Прве марине у САД су изграђене друштвеним капиталом, као и дечија игралишта, пливалишта и други објекти од општег друштвеног значаја. Први савремени салони наутичког туризма организовани су такође у САД још тридесетих година прошлог века (Сан Франциско и Чикаго), да би се у Европи почело са сличном организацијом тек четрдесет година после (у Ђенови, Лондону и Паризу). Данас се салони наутике одржавају по целом свету (Дизелдорфу, Барселони, Лисабону, Монреалу, Токију, Мелбурну, Даласу, Берлину, Хамбургу, Бриселу,

¹⁰⁸ Дулчић, А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет Сплит, стр.64-65

¹⁰⁹ Gomiscech, В., (1987) „*Il turismo nautico nell'FVG*“ Trieste: Istituto di Geografia dell'Universita di Trieste стр.4
према–Бартолуци, М., Чавлек, Н., (2007) „*Туризам и спорт*“ Школска књига, Загреб, стр.206

Копенхагену, Кливленду, Мајами Бичу, а у региону у Сплиту, Загребу, Будви, Тивту, Београду и др.).

Графикон 10. Раст броја пловила за спорт и разоноду у САД од 1913. – 1998. год.



Извор: Према, Gomiscesh В. (1987) „*Il turimi nautico nell FVG*“ Trieste: Istituto di Geografia dell Universita di Trieste стр.4 –према Бартолуци М., Чавлек Н., (2007) „*Туризам и спорт*“ Школска књига, Загреб, стр.206

Табела.15. Број учесника у укупној наутичкој туристичкој индустрији у САД од 1990. до 2011. године

Година	Број одраслих учесника (18+) у милионима	Учешће у % у укупној популацији
1990.	67,4	36,55
1992.	67,9	36,1
1994.	69,6	36,2
1996.	70,7	36,0
1998.	68,0	33,6
2000.	67,5	32,3
2002.	65,5	30,4
2004.	63,4	28,8
2006.	60,2	26,6
2008.	70,1	30,5
2010.	75,0	32,4
2011.	82,7	34,8

Извор: NMMA (2011), „*Recreational Boating–Statistical Abstract 2011.*“ National Marine Manufacturers Association (Национално удружење marina у САД), стр.4 , доступно на интернету: www.nmma.org (25.09.2016)

САД су крајем прошлог века имале највећи удео (53%) у светској производњи наугичких туристичких пловила, са 400 хиљада произведених комада годишње (1993. год.). Данас је индустрија пловила за спорт и разоноду, са 32,3 милијарде \$ обрта, постала значајан учесник у укупној америчкој економији. Статистика показује да од 238 милиона одраслих Американаца, њих 34,8% или 83 милиона је директно или индиректно везано за индустрију наугичког туризма.¹¹⁰

На крају прве декаде новог миленијума, у САД је продато 527 хиљада нових пловила за спорт и разоноду. Просечна цена новог пловила, продатог током 2011. године, износила је 35,8 хиљада \$, док је просечна цена половних пловила, која су продата 2011. године, износила 10,6 хиљада \$ што је за 7% више у односу на 2010. годину. Наугичари су током 2011. године потрошили 14% више средстава (9,8 милијарди \$) на оперативне трошкове (попут осигурања пловила, доковања, трошкова у marinaма, горива, одржавања и др.) него 2010. године (8,5 милијарди \$). Укупни трошкови одржавања - сервиса пловила 2011. године, износили су 2,6 милијарди \$, што је за 700 милиона \$ више у односу на 2010. годину. Амерички наугичари су 2011. године у просеку пловила користили 31 дан годишње, што је три дана више у односу на 2010. годину. Од 179,6 хиљада пловила, произведених током 2011. године, 20,5% је извезено у друге земље. Највише пловила и мотора намењених пловилима за спорт и разоноду извезено је у Канаду (638 милиона \$ - 29%), затим Западну Европу (468 милиона \$-22%), Средњу и Јужну Америку (411 милиона \$-19%) и Аустралију (411 милиона \$-13%). Број регистрованих пловила у 2010. години је износио 12,4 милиона, од чега их је највише било у Флориди, Минесоти, Мичигену, Калифорнији и Висконсину. Највише нових пловила за спорт и разоноду продато је у Флориди (1,5 милијарди \$), затим у Тексасу, Мичигену и Њујорку. У том периоду у САД је било 3851 marina и 1766 бродоградилшта у којима су прављена и реконструисана пловила за спорт и разоноду. Капацитети за смештај на сувом су били 150 хиљада пловила. Укупан капацитет свих смештајних капацитета за пловила (у marinaма, бродоградилштима, сувим marinaма и др.) 2009. године износио је 800 хиљада пловила.¹¹¹

¹¹⁰ Дулчић, А., (2002) „*Наугички туризам и управљање луком наугичког туризма*“ Економски факултет, Сплит, стр.68

¹¹¹ Ибид стр. 2-10

Одрживост развоја америчке наутичко туристичке индустрије, поред изузетних економских показатеља, дефинисана је усвајањем правне регулативе, која је пратила трендове развоја. Одлука о контроли и заштити од загађења воде (Water pollution Control Act) усвојена је на државном нивоу 1972. године, „*The Clean Water Act*“ из 1977. године донесена је у циљу заштите природних ресурса у будућности. Агенција за заштиту животне средине (EPA-Environmental Protection Agency) дефинисала је стратегију заштите са циљем праћења и контроле могућих извора загађења. Многе америчке државе попут Калифорније, Флориде, Масачусетса, Мериленда, Тексаса и др. су усвојиле тзв. „*Clean Marina Program*“ (Програм чистих marina), који подразумева саветничка тела, обуке, водиче, грант фондове и др. у координацији са сличним програмима, а све у циљу заштите околине у наутичкој туристичкој индустрији.¹¹²

Коначно, историја развоја наутичке туристичке индустрије у САД, указује на значајне економске ефекте које ова делатност може имати на економију једне државе, истовремено указујући и на моделе заштите окружења у циљу постизања укупне одрживости. Као што развој мотивисан профитом има своју динамику, тако и заштита природних ресурса мора бити јасна, али и динамична у смислу промена у циљу прилагођавања трендовима, који увек уз користи носе и одређене опасности.

1.2. Развој наутичког туризма у Европи

Наутички туризам, у виду јахтинга, у Европи се среће још у шеснаестом веку у Холандији, где су се на чувеним холандским каналима одржавале регате, трке пловила намењених спорту и разоноди. Даљи историјски развој се везује за енглеско племство у осамнаестом веку, док се касније, овај вид туризма шири и у остатку Европе (Италија, Француска, Немачка и др). Међутим, као што је већ речено, све до половине двадесетог века, наутички туризам је био искључиво забава за богате. Интензивнији развој наутички туризам у Европи, као и у остатку света, доживљава тек у фази индустријализације, са свим пратећим факторима развоја, који су допринели ширењу овог вида туризма. Европски наутички туризам посматрано са географског аспекта можемо поделити у три подручја:

¹¹² „*Highbeam Business-Industry report*“ – стр.2, доступно на интернету:<http://business.highbeam.com/industry-reports/transportation/marinas> (28.05.2016)

- подручје Медитерана;
- подручје Атлантског океана и
- подручје унутрашњих европских вода.

Подручје Медитерана како због природних предуслова, тако и због културно-историјских садржаја, глобалноје најатрактивније подручје за развој туризма, а посебно наутичког туризма. Природни предуслови, које карактерише повољна клима, са разуђеном обалом и богатим културно-историјским наслеђем (поготову на западној страни Медитерана) основна су обележја овог подручја. Због тога ово подручје, последњих педесет година, бележи изразито динамичан развој наутичког туризма. Према пореклу, крајем двадесетог века, на Медитерану су најбројнији били наутичари из Немачке (око 80%), Аустрије и Швајцарске. Последњих година све значајније учешће имају и туристи из некадашњих социјалистичких земаља тзв. Источног блока.

Међу медитеранским земљама у производњи пловила за спорт и разоноду, као и у броју marina, посебно се истичу Италија, Француска, Шпанија, Грчка и у последње време све више Турска и Хрватска.

Табела 16. Број marina на Медитерану посматрано по државама

Држава	Француска	Грчка	Шпанија	Турска	
Број marina	46	37	84	26	Укупно
Држава	Малта	Црна Гора	Словенија	Италија	Медитеран
Број marina	4	3	3	148	398

Извор: ADAC¹¹³ Луковић Т. „*Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe*“ према Kasimoglu М., (2012), „*Vision for Global Tourism Industry Creating and Sustaining Competitiv Strategies*“ In Tech, Ријека, стр.420

Европско подручје Атлантског океана, нема тако погодне природне предуслове као медитеранско. Повремено екстремни климатски услови, манифестују се, кроз изузетно јаке ветрове и таласе висине преко осам метара. То захтева посебну конструкцију лука

¹¹³Статистички подаци ADAC-а (Allgemeiner Deutscher Automobil Club) Њемачки ауто-мото клуб, једно од најпознатијих светских удружења, које броји преко 18 милиона чланова, основано 1903 године.

наутичког туризма, која подразумева изградњу јаких лукобрана и специфичну организацију везова. Ове марине су у наутичком туризму познате као „атлански тип марине“. Међутим, на овом подручју је наутички туризам, захваљујући близини изузетно квалитетних емитивних тржишта, такође, у последњих педесет година, имао динамичан развој. Према подацима ADAC-а (Немачки ауто-мото клуб), укупни капацитет марина, на европском подручју Атланског океана, износио је 168408 везова распоређених у 486 марина.¹¹⁴

Табела 17. Број марина и везова на европском подручју Атланског океана

Држава	Број марина	Марине према броју везова						Укупан број везова
		0 до 100	101 до 500	501 до 1000	1001 до 2000	2001 до 5000	више од 5000	
Белгија	19	8	9	2	0	0	0	4781
Данска	116	23	71	22	0	0	0	33282
Енглеска	36	5	25	4	2	0	0	12723
Француска	79	5	32	27	13	2	0	51127
Холандија	120	33	69	16	2	0	0	36151
Немачка	40	26	14	0	0	0	0	4093
Португалија	21	2	16	3	0	0	0	6770
Шпанија	26	3	16	6	1	0	0	10344
Шведска	29	7	15	5	2	0	0	9137

Извор: ADAC - Луковић Т. „*Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe*“ према Kasimoglu M., (2012), „*Vision for Global Tourism Industry Creating and Sustaining Competitiv Strategies*“ In Tech, Ријека, стр.420

На европском подручју Атланског океана, по својим карактеристикама посебно се издваја и тзв. Балтичко подручје и Арктик у којем се услови за пловидбу сведени на кратка лета, док су зиме снежне и јако хладне. Међутим, захваљујући високом стандарду и традицији у скандинавским земљама, које припадају овом подручју, број пловила за спорт и разоноду, посматрано по броју становника на једно пловило, изузетно је висок (табела бр.14, Норвешка и Шведска имају 1 пловило на 5-10 становника), па је и поред

¹¹⁴ Ибид стр.421

неповољних услова изграђена одговарајућа понуда. Марине које се граде у овом подручју су посебно прилагођене екстремним климатским условима у току зиме. У Пољској на Балтичком мору је након изласка из Источног блока такође изграђена одговарајућа наутичка туристичка понуда у виду 14 марина са 1198 везова.



Слика 6. Изградња марине на Балтичком мору у Пољској - Гдиња¹¹⁵

Подручје унутрашњих европских вода, посматрано са аспекта развоја наутичког туризма, такође је јако погодно. Квалитетно емитивно тржиште, изузетни културно-историјски ресурси и природно богатство подручја, уз главне пловне путеве, представљају основни ресурс досадашњег, али и будућег развоја наутичког туризма на унутрашњим европским водама. До сада је, само у западној Европи, на унутрашњим водама, изграђено преко 600 марина. На највећим речним пловним путевима Дунаву, Елби и Мајни развијена је веома богата крузинг-понуда крстарења. У понуди туроператора су једнодневна и вишедневна крстарења, на крузерима посебно изграђеним за крстарења рекама. На тржишту пловила за спорт и разоноду, данас, постоји велики број произвођача који производе пловила посебно прилагођена пловидби на унутрашњим водама. Чартер

¹¹⁵ Извор: Аутор, који је током вишегодишњег истраживања, везаног за наутички туризам, током 2006. године обишао и марину у изградњи на Балтичком мору у пољској Гдињи.

индустрија – изнајмљивања пловила, због специфичности унутрашњих пловних путева, значајно је мање развијена него на мору, заснована је углавном на једнодневном изнајмљивању пловила.

Табела 18. Марине на највећим рекама, језерима и каналима у западној Европи

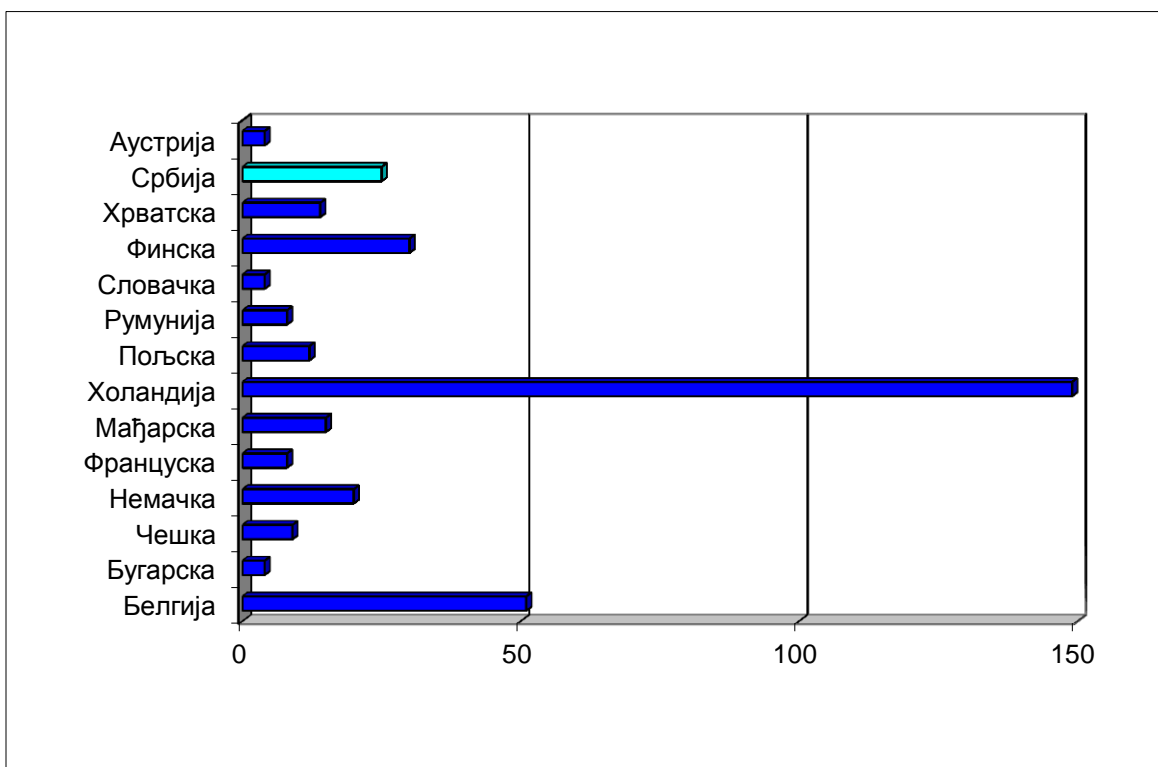
Регион	Језера у Мекленбургу и Ворпомерену Немачка	Река Елба Немачка	Реке Рајна, Везера и Мајна Немачка
Број марина	121	48	224
Број везова	8198	5412	13116
Регион	Систем Рајна-Мајна-Дунав	Река Дунав Немачка	Река Дунав Аустрија
Број марина	8	18	26
Број везова	250	651	2352
Регион	Боденско језеро Швајцарска	Боденско језеро Аустрија	Боденско језеро Немачка
Број марина	4	2	24
Број везова	1545	719	5407
Регион	Пољска језера	Холандска језера	Француске реке
Број марина	9	53	75
Број везова	1262	14427	4410
Регион	Италија језеро Лаго ди Гарда Укупно		УКУПНО
Број марина	10		МАРИНА 622
Број везова	976		ВЕЗОВА - 58 716

Извор: ADAC - Луковић Т. „*Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe*“ према Kasimoglu M., (2012), „*Vision for Global Tourism Industry Creating and Sustaining Competitiv Strategies*“ In Tech, Ријека, стр.424

Значајан број марина на унутрашњим пловним путевима, у Западној и Централној Европи, указује на потенцијал европских унутрашњих пловних путева, који у Источној Европи, још увек није довољно искоришћен. Србија је реком Дунав повезана са Западном Европом и Црним морем. За сада се наутичка туристичка понуда заснива на међународним крстарењима реком Дунав и понуди наутичких туристичких лука у Београду, Новом Саду и осталим мањим центрима попут марине у Апатину. У Београду

постоји двадесетак малих и средњих marina и привезишта. Marine су према правилнику о категоризацији категорисане у 4 категорије (1-4 сидра). Завод за урбанизам Војводине је „Студијом мрежа marina“ предвидео 56 локација, погодних за изградњу нових marina. Међутим, изградња планираних капацитета не прати предвиђене рокове, тако да наутичка туристичка понуда још увек није конкурентна на регионалном нивоу.

Графикон 11. Густина мреже унутрашњих пловних путева у појединим европским државама(дужина км/1000 км² површине)



Извор: Eurostat, доступно на интернету: [www.http://epp.eurostat.ec.europa.eu](http://epp.eurostat.ec.europa.eu) (25.09.2016)

Као што се на графикону види, Немачка има мању мрежу транзитних и осталих унутрашњих пловних путева од Србије, али и веома развијену наутичку туристичку понуду са преко 400 marina и више од 30000 везова, док Аустрија, са значајно мањом мрежом унутрашњих пловних путева, у marina има преко 3000 везова (табела 18).

Главни развојни потенцијал Србије у међународном наутичком туризму је река Дунав, друга по величини река у Европи и једна од најпопуларнијих река за пловидбу на свету. Дунав тече кроз осам држава Немачку, Аустрију, Словачку, Мађарску, Србију,

Румунију, Бугарску и Украјину. Поред Дунава, реке Сава и Тиса, уз систем канала Дунав-Тиса-Дунав су такође ресурс, који је могуће користити у развоју како националног тако и међународног наугичког туризма. Река Велика Морава је пловна у свом току до Сталаћа, те је у том делу могуће унапређење капацитета намењених мањим пловилима. Коначно, и на реци Дрини је могуће развијати понуду намењену мањим пловилима до Перућца.

Табела 19. Транзитни пловни туристички правци у Србији (са лукама, пристаништима и марилама)

Назив и опис	Ранг	Напомена
Дунав на целом току кроз Србију	Међународни	Деоница главног европског речно-каналског пловног система и најзначајнији простор за туризам на водама
Тиса на целом току кроз Србију, Главни канали ДТД у зони С, Сава на целом току кроз Србију	Међународни и национални	
Остали канали система ДТД, Дрина низводно до Перућца, Велика Морава низводно до Сталаћа	Национални	Правци за наугичке и друге видове туризма уз употребу лаких пловила

Извор: Максим Мићић М., (2008) „Туризам и простор“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр. 182

Развој наугичке туристичке понуде, на унутрашњим пловним путевима у Србији, могуће је убрзати кроз одговарајућу прекограничну сарадњу (попут пројеката РИС-Речни информациони системи, *NEWADA-Network of Danube Waterway Administrations* - Мрежа дунавских администрација за пловне путеве, Wanda - која има за циљ успостављање, еколошки прихватљивог и међународно координираног управљања отпадом са бродова и др. дефинисаних Дунавском стратегијом и осталим стратешким документима).

2. Развој наугичког туризма на Медитерану

Када се говори о развоју наугичког туризма на Медитерану обично се мисли на европски део Средоземног мора. Афричко и азијско приобаље Медитерана до сада није имало значајнију улогу у глобалном развоју овог вида туризма. Италија, Француска и

Шпанија су најзначајније медитеранске дестинације, а следе их Грчка, Хрватска и Турска, док научичке туристичке понуда Црне Горе и Словеније имају значајно мање учешће у укупној понуди региона.

Уједињењем медитеранских држава у јединствени систем Европске уније, развојни потенцијал овог тржишта добија нову димензију. Увођењем јединствене валуте евра, уз усклађивање тржишне и формално правне регулативе, импулс је који подстиче нове развојне трендове у овом региону. Регионални приступ заштити животне средине од загађења започет је још 1975. године, када је под покровитељством Уједињених нација (*UNEP* - Програм за заштиту животне средине) формиран Медитерански акциони план-*MAP* (као први програм регионалних мора), у оквиру којег је успостављена сарадња 16 медитеранских држава, међу којима је била и бивша СФРЈ. Први корак, у оквиру ових активности, представља усвајање Барселонске конвенције 1976. године (Конвенција о заштити мора од загађења) која је ступила на снагу 1978. године и представља регулаторну основу за реализацију циљева *MAP*-а. Данас *UNEP/MAP* окупља 21 земљу Медитерана и Европске уније које су 1995. године ратификовале измењену Барселонску конвенцију под називом „Конвенција о заштити морске средине и приобалног подручја Средоземља“.

Регионални приступ у организовању јединствене понуде европског дела Медитерана, почива на специфичним природним карактеристикама овог подручја. Поред климатских и географских особина, у приобаљу овог региона живи становништво сличних особина, са карактеристичним културно-историјским наслеђем.

Развој савременог научичког туризма, карактерише све веће учешће туриста на пловилима погодним за вишедневна крстарења, чиме концепирање регионалне понуде, каква је медитеранска, постаје фактор конкурентске предности на глобалном тржишту. Анализа искустава, најразвијенијих научичких туристичких дестинација на Медитерану, представља саставни део истраживања у поступку формулисања одрживог развоја овог вида туризма на црногорској обали. Специфичности научичког туризма, посматране са више аспеката (посета више дестинација током одмора, безбедност пловидбе, заштита природе, сервис пловила и др.), условљавају одрживост дестинацијске понуде интеграцијом у регионалне оквире.

2.1. Искуства Италије у развоју наутичког туризма

Природни, антрополошки и економски ресурси Италије, за развој свих видова туризма, су изванредни. Италија је колевка цивилизације, са изузетним географским положајем на Медитерану. Њене обале заплјускују четири мора Средоземно, Тиренско, Јонско и Јадранско. Од Алпа на Северу, до острва на Југу, постоји читав низ изграђених и неизграђених туристичких атрактивности погодних за развој туризма. Захваљујући таквим предиспозицијама, али и одличној организацији државних органа, Италија је данас трећа туристичка сила у свету. Поред државе, која је кроз Министарство туризма и *ENIT-a*, још од 1959. године, узела учешће у формирању вертикалне и хоризонтале организације италијанске туристичке понуде, од 1972. године и региони (којих је 20 у Италији) преузимају значајну улогу у организацији туристичке понуде кроз своје органе *EPT*.¹¹⁶

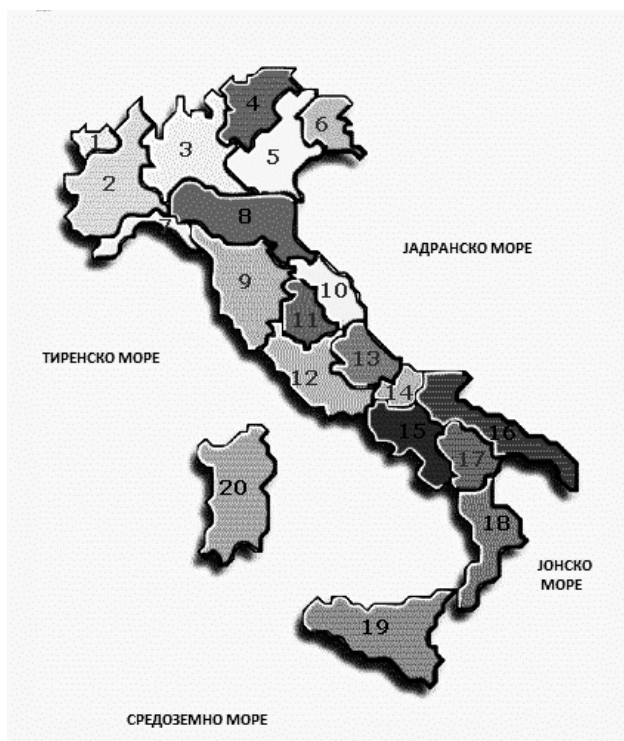
Државни органи Италије су кроз разне стимулативне мере још од 1965. године интервенисали у области развоја туризма. Усвајањем више законских прописа и мера подстицане су инвестиционе активности кроз кредите са повлашћеном каматном стопом, директне доприносе на рате отплате кредита оних инвеститора који нису могли да аплицирају за кредите под повлашћеним условима, доприносе на рачун уложеног капитала и до 15% и разне фискалне олакшице (ослобађање од пореза на куповину земљишта у туристичке сврхе, ослобађање од плаћања царине на опрему и материјале намење изградњи туристичких капацитета, пореске олакшице у почетном периоду експлоатације новоизграђених туристичких садржаја и др.). Посебно се водило рачуна о неразвијеним регионима са квалитетним ресурсима за развој туризма. Стимулативне мере за та подручја подразумевале су кредите са дугим роком отплате (25 година), ниске каматне стопе на годишњем нивоу (3%) и високо учешће кредитних средстава у укупној инвестицији (до 60%). Ефекти координиране туристичке политике државних органа Италије огледају се у изузетном расту и значају туризма, како у домаћим тако и у међународним оквирима. Национална економија, захваљујући приходима од туризма

¹¹⁶ ENIT – Ente Nazionale Italiano del Turismo-Посредни државни орган формиран са циљем унапређења италијанске туристичке понуде на међународном тржишту.

EPT- Ente Provinciale per il Turismo

1995. године формиран је Централни државни орган за туризам, који је преузео улогу Министарства затуризам и приредбе које је укинута 1993. године.

(посебно у периодима 1973.-1977. и 1984.-1992. године) успоставља равотежу платног биланса изазвану трговинским дефицитом.¹¹⁷ -



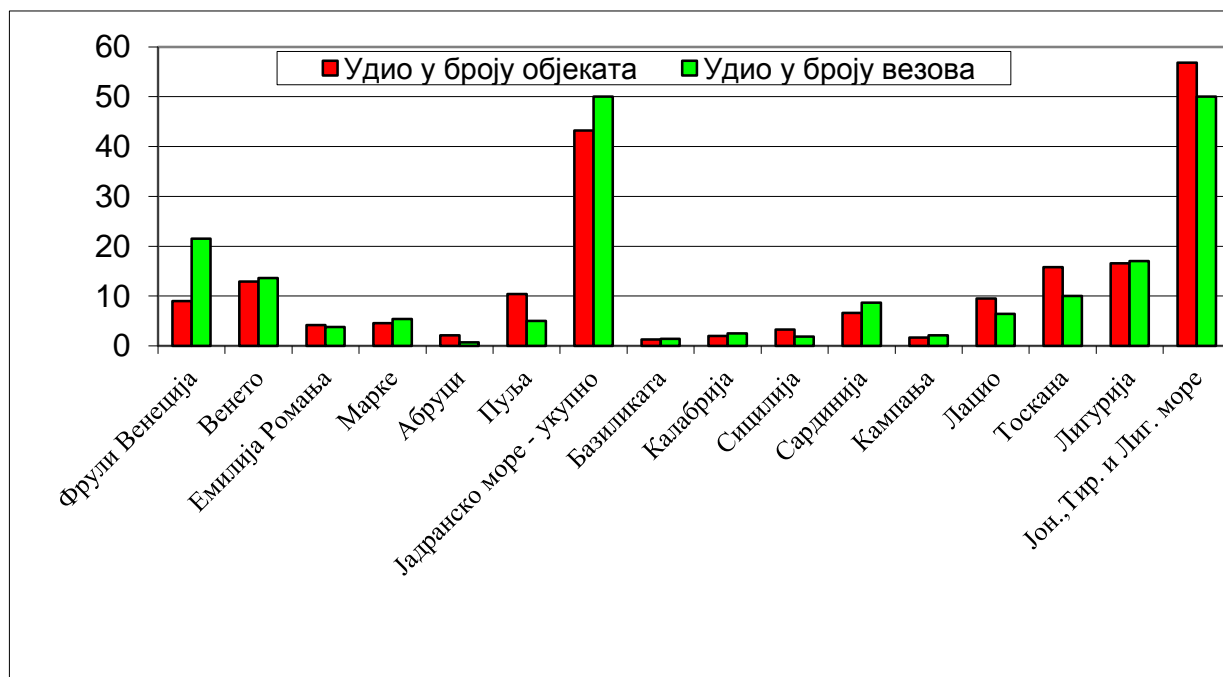
Слика 7. Регионална подела Италије (извор-обрада-Аутор) –1- Вал д оста; 2- Пиемонте, 3-Ломбардија; 4- Трентино – Јужни Тирол; 5-Венето; 6-Фруланија-Јулијанска Венеција; 7- Лигурија; 8-Емилија Ромања; 9-Тоскана; 10-Марке; 11-Умбрија; 12-Лацијо; 13-Абруцо; 14-Молис, 15-Кампања; 16-Пуља; 17-Базиликата; 18-Калабрија; 19-Сицилија; 20- Сардинија.

Једино Грчка, на Медитерану, има већи потенцијал обале, посматрано са аспекта дужине, од Италије, чија се обала простире на 8500 км (са острвима). Модел развоја овог вида туризма, није био интегрално координиран са државног нивоа, већ више спонтан одговор на захтев тржишта у одређеним регионима. Први значајнији подстицај, од стране државе, развоју marina у Италији, спроведен је преко подружнице Министарства трговачке морнарице, у виду доделе концесија за изградњу marina на општем добру. Концесије за изградњу marina се у Италији, у правилу, додељују на период до 50 година, као вид инвестиционог подстицаја, иако је законски одређен распон од 30 до 50 година. Поддршка државе, у развоју овог вида туризма, огледа се и кроз квалитетну организацију и

¹¹⁷ Унковић, С., (2001), „Економика туризма“ Савремена администрација, Београд, стр. 253

опремање служби које обезбеђују сигурност свих учесника у овом процесу. Тако рецимо, Служба за надзор и спашавање на мору у Италији располаже са 300 специјалних пловила.

Графикон 12. Регионална распоређеност наугичко-туристичких капацитета у Италији
(Учешће је исказано у %)



Извор: Шамановић Ј. (2002), „Наугички туризам и менаџмент марина“ Висока поморска школа, Сплит, стр. 169

Недостатак интегралне политике развоја, на државном нивоу, доводи до неравномерног распореда лука наугичког туризма дуж италијанске обале. На јадранској обали се налази нешто мање од половине укупних наугичко-туристичких прихватних капацитета Италије, са највећом концентрацијом у регијама Фрули Венеција и Венето, док је на Тиренском мору, највећа концентрација у регијама Лигурија и Тоскана. Најбоље услове за развој наугичког туризма у Италији поседује обала Кампање, јер је разведенија од других обалних делова. Италијанска обала Јадрана има значајно мањи коефицијент разуђености од 1,4 у односу на источни Јадран 9,9. Дуж целе италијанске обале налази се само једна острвска скупина Термити. Луксузне марине, на јужном континенталном делу и острвима, изграђенесу углавном као одговор на захтеве тражње, али и као тежња да се унапреди укупан имиџ државе.

Табела 20. -Структура marina и броја везова на италијанској обали Медитерана

МАРИНЕ	Тиренско, Јонско и Средоземно море (без острва)	Јадранско море	Острва	Укупно
Укупно marina	44	71	33	148
до 100 везова	7	7	4	18
од 100 до 500 везова	24	53	23	100
од 500 до 1000 везова	10	8	5	23
од 1000 до 2000 везова	3	3	1	7
од 2000 до 5000 везова	0	0	0	0
преко 5000 везова	0	0	0	0
Укупно везова	17752	2448	11635	53835

Извор:ADAC - Луковић Т. „*Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe*“ према Kasimoglu М., (2012), „*Vision for Global Tourism Industry Creating and Sustaining Competitiv Strategies*“ *In Tech*, Ријека, стр.420

У италијанској понуди наутичко-туристичких капацитета, зависно од квалитета услуга, начина изградње и локације на којој се налазе разликују се: marine, дарсене, понтонска привезишта (*pontili e banchine*), туристичка лука (*porto turistico*), сидришта и привезишта.¹¹⁸ Marine подразумевају исту понуду као и на осталим дестинацијама, док су дарсене специфичне луке наутичког туризма које су са свих страна окружене копном, у које се улази кроз узак пролаз са отвореног мора. На ушћима корита река су смештене углавном каналске луке-marine – *Porto canale*. Понтонска привезишта су специфична по томе што су везови изграђени на понтонима од различитих врста материјала (дрво, пластика, бетон). Туристичка лука је део комерцијалне луке, који је намењен за опслуживање туристичких бродова. Привезишта и сидришта, као и на осталим дестинацијама, подразумевају делове обале или мора опремљене одговарајућим садржајима, потребним за сигуран вез пловила. Дарсена има највише на јадранској обали у регији Венето, каналске луке су најзаступљеније у регијама Амброци, Марке, Емилија Ромања (35,7%) и Лацио (22,2%), док привезишта има највише у региону Сардиније

¹¹⁸ Шамановић, Ј., (2002), „*Наутички туризам и менаџмент marina*“ Висока поморска школа, Сплит, стр. 169

(32,7%) и Сицилије (32,4%). Класичне марине су најзаступљеније у регијама Венето (28,9%) и Фрули Венеција (24,3%).¹¹⁹

Основне карактеристике, у развоју marina и укупног наутичког туризма Италије су: најчешћи капацитет marina је 450 везова; уочљива је разлика у развијености marina на северном, средњем и јужном делу државе. На северном делу Јадрана због утицаја реке По marina се граде на муљевитом морском дну побијањем великих дрвених стубова у тло, на којима се накнадно постављају понтони. Овај начин изградње у складу је са предлогом одбора за развој наутичког туризма и очување мора ЕУ, као условно законски начин градње везова на целом подручју Медитерана. Марине у државном власништву у Италији су углавном у поступку приватизације, на северном делу је тај поступак углавном завршен док се на југу још увек спроводи. Приликом изградње marina, посебно на северном делу због плитког мора, изузетно се води рачуна о будућем развоју истих, те се лукобрани постављају далеко у мору како би акаваториј био што већи за евентуални будући развој. Око пола капацитета у италијанским marinaма је намењено наутичарима у транзиту (marине на северном делу имају мање транзитних капацитета). Марине на Северу и у градовима имају већу попуњеност, док се попуњеност marina на нивоу целе Италије у току године креће између 50 и 80%. Држава посебно подстиче улагање у marine на Сицилији и Сардинији, како би помогла развоју неразвијеног јужног дела Италије. Инвеститори у изградњи нових marina су претежно индивидуални приватници и велике финансијске компаније углавном домаћег порекла. Италијанска морнарица је изложена све већем притиску да део својих лучких капацитета, који су због величине посебно погодни за смештај великих пловила-мегајахти, уступи за потребе развоја наутичког туризма. Новим законом о изградњи marina поједностављена је процедура коју инвеститори требају задовољити у поступку изградње marine, па је самим тим убрзан и поступак од идејног пројекта до стављања у функцију marine на 3 године, иако у Италији има 1396 лука свих врста, marine не сарађују у смислу заједничког информисања и наступа на тржишту. Морско добро све је мање под патронатом државе и постепено се иде према стварању могућности за откуп морског добра што је јединствен случај на Медитерану. Цене у италијанским marinaма окренутим ка средоземљу у односу на оне на Јадрану су у просеку веће око 100%. Носиоци понуде у италијанском наутичком туризму

¹¹⁹ Ибид, стр. 169

подржавају иницијативу за формирање Института за истраживање и развој у наутичком туризму. Процењује се да је потражња у Италији за новим везовима на нивоу 100000, те да ће се број везова након реализације планираних пројеката повећати на преко 250000 везова.¹²⁰ Развоју наутичког туризма у Италији значајно доприноси и велики број регата које се организују у току године, као и неке од најзначајних сајамских манифестација из области наутичког туризма, попут сајма у Ђенови.

Италија поседује и јако развијену индустрију намењену производњи пловилаи пратеће опреме за спорт и разоноду на води. Према броју произведених пловила за спорт и разоноду Италија се налази на трећем месту у Европи (иза Француске и Пољске). У Италији се налазе две компаније које су међу најзначајнијим произвођачима пловила на свету *Azimut Benetti* (са више својих брендова) и *Ferretti*. Италија је у току 2007. године извезла пловила намењена спорту и разоноди у вредности од преко 1,865 милијарди €, чиме је остварен позитиван биланс између увоза и извоза ове врсте пловила у износу од преко 1,38 милијарди €.¹²¹

Држава је својевремено кроз поједностављену законску регулативу око регистрације и плаћање таксе на пловила значајно допринела развоју овог вида индустрије и целокупне наутичко-туристичке понуде Италије. Развој произвођача пловила је пратио и развој произвођача додатне опреме за пловила, што је било од изузетног значаја за укупан развој ове делатности. Стабилност раста, посебно добија на значају, у периоду Светске економске кризе, када је упркос лошим економским трендовима, укупна јахтинг флота у Италији од 2007. до 2011. године повећана са 615585 на 617941 пловила.¹²² Међутим, последњих година Влада Италије уводи додатне таксе на пловила као део пакета економских мера усвојених у циљу превазилажења глобалне економске кризе. Уз економску кризу, таква политика за последицу има пад тражње за новим пловилима и везовима у Италији, те напуштање ове дестинације од стране једног броја како домаћих тако и иностраних корисника који су своја пловила остављали на сталном везу у италијанским маринама. Евидентан је раст тражње за сталним везом у суседним

¹²⁰ Луковић, Т., Шамановић Ј., (2007) „Менаџмент и економика наутичког туризма“ Хрватски Хидрографски институт, Сплит, стр.300

¹²¹Ivaldi E. (према ICOMIA 2009, ICOMIA 2013) „*Yachting and Nautical Tourism in Italy: An analysis of the Sectors from the Years of Maximum Expansion to the Years of Deep Crisis*“ Journal of Empirical Economics Vol. 2 No.1 2014. 29-45 Research Academy of Social Sciences-www.academia.edu стр.35, доступно на интернету:<http://www.academia.edu/> (26.06.2015)

¹²² Ибидем

дестинацијама (Хрватска, Црна Гора, Словенија) управо од наутичара који планирају да због нових такси на пловила и вез напусте италијанске марине.

Претходно искуство указује на то да колико год нека дестинација имала развијену понуду и добар тржишни положај, значај интегрално координиране политике несме бити занемарен. Континуитет праћења трендова и ревизија стратешких политика је нешто што у савременим условима глобалне конкуренције представља модел за значајно унапређење тржишне позиције.

2.2. Искуства Француске у развоју наутичког туризма

Изузетно динамичан развој туризма у свету је иницијално започет на неким од данас најзначајнијих туристичких дестинација, међу којима Француска захваљујући својој традицији, природним и антропошким ресурсима заузима посебно место. Француска је препознајући будући значај ове привредне гране за укупну националну економију, још шездесетих година прошлог века започела са успостављањем вертикалне и хоризонталне организације, државних органа у туризму, чији је задатак био управљање развојем. До 1963. године, развојем туризма је управљало Министарство јавних радова, саобраћаја и туризма. Од те године, из министарства се издваја Генерални комесеријат за туризам, као самостални Државни секретеријат за туризам, са задацима везаним за припрему прописа из области туризма, припрему планова за развој туризма, вршење послова надзора над спровођењем прописа и радом важнијих државних туристичких организација, разврставање туристичких места, категоризацију објеката за смештај и исхрану, усмеравање кредитних финансијских средстава намењених развоју угоститељства и пропагандно информативну делатност кроз организацију туристичких представништава у иностранству. Координација по хоризонталној линији успостављена је преко Вишег савета за туризам чије су одлуке везане за развој туризма обавезивале све ресурсе државне управе. Састав овог савета, на чијем челу се налазио Председник Француске владе уз Министре унутрашњих послова, финансија, спољне трговине, науке, саобраћаја јавних радова и туризма, говори о ауторитету који је овај савет имао у хоризонталној координацији, при спровођењу развојних политика и планова из области туризма. Данас је глобално посматрано Француска једна од најзначајнијих туристичких дестинација, а њена влада

политику развоја туризма спроводи преко Секретаријата за туризам, који се налази у оквиру Министарства за индустрију, поште и туризам. Промоцијом француског туризма у земљи и иностранству бави се специјализована институција *Maison de la France*, док се посебне институције као што су Национални обсерваториј за туризма и Француска инжењерска агенција баве истраживањима везаним за унапређење понуде. Од 1995. године Дирекција за туризам заузима централну улогу у координацији развоја француске туристичке понуде.¹²³



Слика8. Подела медитеранског дела француске ривијере (Извор-обрада- Аутор)

Француски наутички туризам се развија на морским обалама Медитерана, Атлантског океана и Ла Манша и унутрашњим пловним путевима на рекама, језерима и каналима. Медитеранска обала Француске простире се на 400 км. Од италијанско-француске границе западно до ушћа реке Роне налазе се најпрестижније наутичке туристичке дестинације на свету попут Монте Карла, Нице и Кана. Док је од шпанско-

¹²³ Унковић, С., (2001), „Економика туризма“ Савремена администрација, Београд, стр.106

француске границе Источно до ушћа реке Роне мање атрактиван део француске обале на Медитерану, који такође има изграђену наутичко туристичку понуду у виду 20 marina на сваких 6-10 км.

Наутичка туристичка флота Француске, у другој половини прошлог века, бележи изузетан раст броја пловила на нивоу од 10-15% годишње. Од 1950. до 1972. године број наутичких туристичких пловила у Француској повећао се са 20000 на 310000 јединица.¹²⁴ Велики број пловила и огромно интересовање Француза за провођењем једног дела одмора, на пловилу за спорт и разоноду, довели су до тога да је наутичка туристичка тражња за везовима у Француској (осим Азурне обале) углавном домаћа. Према величини француска наутичка флота је највећа на Медитерану (на једно пловило статистички долази 48 становника).

Улога француске државе, у развоју наутичког туризма, огледа се пре свега у дефинисању јако дугих концесионих уговора на период од 35 до 50 година, као и у улагању у јавно-приватна партнерства, у којима држава инвестира у изградњу основне лучке инфраструктуре marina, као што су лукобрани, оперативне обале и инфраструктурни прикључци (канализације, саобраћајне, електро и телекомуникационе мреже), док су приватни инвеститори улагали у опремање marina. Поред претходног, различите мере развојне политике, француског туризма уопште, имале су за последицу и развој наутичког туризма. Тако је рецимо, плански развој туристичке понуде, на медитеранској обали од ушћа Роне до шпанско-француске границе, имао за циљ да кроз изградњу атрактивних туристичких насеља надомести природне недостатке овог дела француске обале. Изградња сваког од ових насеља, подразумевала је и одговарајућу наутичко туристичку понуду. Концесионом уговором, сваки је концесионар обавезан да у оквиру marine остави најмање 25% везова, за наутичаре који су у пролазу. Концесиони уговори не предвиђају продају везова, већ изнајмљивање.¹²⁵

Француска је водећа земља и по броју произведених пловила у Европи. Број произведених пловила 2007. године у Француској (40379) био је за 50 % већи од Финске (27368) и Италије (25661), које су се налазиле на другом и трећем месту по броју

¹²⁴ Дулчић, А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет, Сплит, стр.73

¹²⁵ Шамановић, Ј., (2002) „*Наутички туризам и менаџмент marina*“ Висока поморска школа, Сплит стр.172

произведених наутичких туристичких пловила у Европи те године. Укупна вредност извезених пловила из Француске 2007. године била је око 760 милиона € што је за 440 милиона € више, од износа издвојеног за увоз пловила намењених спорту и разоноди.¹²⁶ Унапређењу наутичког туризма у Француској у значајној су мери помогле и сајамске манифестације из те области, међу којима су најпознатији сајмови наутике који се одржавају у Паризу и Кану.

У последњем периоду, успорена су улагања у наутичку туристичку понуду у неким од најзначајнијих туристичких центара на медитеранском делу француске ривијере, због тога што је код једног броја marina истекло више од половине концесионог уговора. Све то доводи у питање инвестиције у осавремењивање понуде у односу на рокове експлоатације. Могућност превременог продужења концесионих уговора, у циљу обезбеђења нових инвестиција, а све како би се задржала водећа конкурентска позиција, нешто је чиме се између осталог баве надлежни органи, задужени за спровођење политике развоја француског туризма.

Светска економска криза, у периоду од 2007. до 2011. године, изазвала је пад броја произведених наутичких туристичких пловила у Француској од 41,8% (са 40379 - 2007. на 23484 -2011. године). Међутим, структура извоза и увоза, била је таква, да пад броја произведених пловила, није пратио и пад вредности извоза и увоза наутичких туристичких пловила, већ раст. У периоду од 2007. – 2011. године, вредност извоза је повећана са 760 на 830 милиона € (8%), док је вредност увоза повећана са 294 на 380 милиона € (30%).¹²⁷

Из претходног се закључује, да је структура извезених и увезених пловила 2011. године, у односу на 2007., била таква да су то била дужа и боље опремљена пловила, веће вредности, што говори у прилог раније изнешеној констатацији да пад неких од показатеља у статистици наутичког туризма (нпр. број произведених пловила, укупан број пловила и сл.) не мора пратити и пад економских показатеља. Наиме, у периоду Светске економске кризе, наутички туризам показује трендове раста учешћа већих јахти и мега јахти, што у коначном производи раст прихода на свим оним дестинацијама, које су своју

¹²⁶Ivaldi E. (према ICOMIA 2009) „*Yachting and Nautical Tourism in Italy: An analysis of the Sectors from the Years of Maximum Expansion to the Years of Deep Crisis*“ Journal of Empirical Economics Vol. 2 No.1 2014. 29-45 Research Academy of Social Sciences-www.academia.edu стр.34, доступно на интернету: <http://www.academia.edu/> (26.06.2015)

¹²⁷ Ибид стр.35

понуду прилагодили таквим трендовима. Прилагођавање понуде трендовима обично подразумева реструктурирање везова у маринама, изградњу нових марина или унапређење делова постојећих, у циљу обезбеђења могућности прихвата великих јахти и мега јахти дужине од 30 до 100 м, као и унапређење сервисних и осталих садржаја потребних за задовољење потреба ових луксузних пловила и наутичара који се налазе на њима.

Одрживост развоја наутичког туризма у Француској, обезбеђена је кроз читав низ законских и подзаконских аката, међународних конвенција и споразума, из области заштите животне средине, туризма, пловидбе, осигурања, управљања обалним појасем и др. Француска је 2005. године преузела водећу улогу у успостављање међународне, регионалне и интеррегионалне сарадње на Медитерану у оквиру организације „*Plan Bleu*“, која се бави очувањем свих оних вредности које овај регион чине препознатљивим у свету, уз имплементацију и унапређење раније усвојених докумената као што су Барселонска конвенција, *MAP (Mediterranean Action Plan)*, Медитеранска стратегија одрживог развоја и др. Партнери на овом пројекту су сви најзначајнији стејкхолдери из различитих области, од Европске комисије, преко *WTO* (Светске туристичке организације) до разних националних, регионалних и интернационалних агенција, универзитета, института и фондација, заинтересованих за одрживи развој медитеранског региона.

2.3. Искуства Шпаније у развоју наутичког туризма

Управљање развојем туризма, кроз јасно дефинисану туристичку политику у Шпанији, спроводи се дуже од 50 године. Од шездесетих година прошлог века, када је развој иностраног туризма препознат као један од приоритета укупног привредног развоја, државна политика Шпаније, у овој области, континуирано се мењала, прилагођавајући се променама на међународном тржишту. Успешност мера, развојне политике у туризму, показује раст укупних туристичких прихода, од тих шездесетих до краја деведестих са 1,6 милијарди \$ (1965. године) на 30 милијарди \$(1999. године). У поступку изградње туристичке понуде, неке од мера развојне политике су отишле толико далеко да су промењена нека од традиционалних имена покрајина у обалном подручју. Тако су рецимо у областима као што су Каталонија, Валенсија, Малага, Андалузија и др., формиране тзв.

„Косте“ (*Costa*-обала): Коста брава, Коста дел сол, Коста бланка и др. Држава је своје надлежности у области туризма, шездесетих година прошлог века, реализовала преко Секретаријата за развој туризма у оквиру Министарства за информације и туризам. Секретаријат је креирао и организовао вертикалну координацију у спровођењу мера развојне политике из области доношења прописа у области туризма, категоризације објеката, дефинисања минималних и максималних цена услуга у хотелима, мотелима, камповима и ресторанима, и коначно послове из области школовања кадрова, планирања, статистичког праћења и пропаганде шпанског туризма. Региони из 50 шпанских провинција, кроз посебне државне органе, организују хоризонталну координацију државне политике развоја туризма. Ова политика економског развоја туризма посебно добија на значају крајем седамдесетих, када је у оквиру реформи смањена улога централних државних органа за туризам, те је значајан број надлежности везаних за развој туризма пребачен са централног на регионани ниво. Континуитет у праћењу промена, у циљу обезбеђења конкуретске позиције, кроз прилагођавање организације на свим нивоима у Шпанији је присутан и данас. Примера ради, као стимулативне мере, предлажу се, унапређење образовања кадрова кроз разне облике формалне и неформалне обуке у циљу подршке имплементацији нових технологија, диверсификација туристичке понуде, формирање јединственог информационог система у сврху повезивања свих носиоца понуде, од државног до локалног нивоа и др. Заштита природних и културиних ресурса у развоју шпанског туризма препозната је и као део стратегије развоја туризма у виду низа јасно дефинисаних норми и мера.¹²⁸

Развој наугичког туризма у Шпанији одвија се уз обале Средоземног мора, Атланског окена и острва Балеарског и Канарског архипелага. Укупна дужина обале је 5000 км, од чега је око две трећине на Средоземном мору. На унутрашњим пловиним путевима, изграђена је одговарајућа понуда у виду тридесетак наугичких центара. Изузимајући Балеарски и Канарски архипелаг и обалу Галиције, разуђеност шпанске обале је мала. Пажња, која је у Шпанији посвећена развоју туризма уопште посматрано, у не мањој мери посвећена је развоју наугичког, као посебног вида туризма. Низом стимулативних мера, помогнута је изградња изразито конкурентне понуде, а Шпанија се позиционирала као држава са најквалитетнијим системом праћења стања и развоја

¹²⁸ Унковић, С., (2001) „Економика туризма“ Савремена администрација, Београд, стр.100

наутичког туризма у Европи. Уз изразито дуге концесионе уговоре, од 50 година, држава је у циљу убрзања развоја овог вида туристичке понуде често била партнер у изградњи марина са власничким уделом од 50%. У Шпанији је до 2002. године изграђено 278 марина са 86859 везова, намењених наутичким туристима. Као део мера, спровођених са циљем прилагођавања тржишту тражње, извршено је спајање - укрупњавање неких марина и њихових садржаја, што је уз промену структуре везова имало за последицу смањење укупног броја марина на 245 и везова на 80061 (2004. године). Ове промене су спроведене у циљу боље организације понуде, и стварања могућности за прихват већег броја великих пловила мега јахти.¹²⁹

У Каталонији, на Костабрави, изграђена је највећа марина у Европи „Емпуриабрава“ са 5000 везова од чега је 700 намењено за мега јахте преко 26 м. Марина је изграђена у равничарском делу копна, пуштањем мора у унапред припремљене канале.



Слика 9. *Марина Емпуриабрава*¹³⁰

Марина Емпуриабрава је изграђена у виду наутичког туристичког града са свим садржајима потребним за вишедневни боравак наутичара (од резиденцијалних објеката, здравствених центара, забавних садржаја преко хотелских и угоститељских капацитета до наутичко-сервисних капацитета).

¹²⁹ Луковић, Т., Шамановић, Ј., (2007) „Менаџмент и економика наутичког туризма“ Хрватски Хидрографски Институт, Сплит, стр.267

¹³⁰ Доступно на интернету: www.cbrava.com (25.09.2016)

Понуда наутичких туристичких прихватних капацитета у Шпанији, као и на већини високоразвијених наутичких туристичких дестинација, још овека је мања од потражње. У Шпанији се 2007. године налазило 185300 наутичких туристичких пловила са тенденцијом раста, упркос економској кризи, тако да је број пловила нарастао до 2011. године на 219998.¹³¹

На Мајорци и Ибици је изграђено 25 марина, са око 10000 везова, од чега је 4 до 100, 13 од 100 до 500, и 8 од 500 до 1000 везова. Балеарска острва, посебно Мајорка су интересантне посматрано са аспекта Црне Горе, јер је због разних компаративних елемената (број становника, природне карактеристике и др.) управо ова дестинација узета као развојни модел у главном стратешком документу „Мастер плану развоја црногорског туризма до 2020. године“.

Шпанска влада, сагледавајући неке од пропуста развојне политике, у претходном периоду, попут рецимо погрешног концепта развоја Косте дел сол, који је довео до бетонизације – преизграђености ове дестинације, изузетну пажњу посветила је управо одрживости развоја свих сегмената туризма. Из тог разлога, посебно се водило рачуна приликом планирања будуће изградње нових наутичких туристичких капацитета, како би се успоставио склад између интереса и потреба, туриста наутичара, домицилног становништва и власника марина. Односно, како би се обезбедила одрживост будућег развоја.

2.4. Искуства Грчке у развоју наутичког туризма

Грчка је медитеранска земља, са веома богатом историјом и изузетно квалитетним природним ресурсима, погодним за развој туризма. Изузев релативно лошег географског положаја, у односу на главна емитивна тржишта, грчка обала, коју запљускују три мора (Егејско, Јонско и Средоземно) у дужини од 13676 км са 3100 острва представља основни природни ресурс и главну компаративну предност ове туристичке дестинације у развоју наутичког туризма.

¹³¹ ICOMIA 2009 i ICOMIA 2013 према Ivaldi стр. 33, доступно на интернету: [http://www.academia.edu/\(26.06.2016\)](http://www.academia.edu/(26.06.2016))

Иако Грчка данас, представља једну од глобално најпрепознатљивијих туристичких дестинација, релативно касно укључивање државе у подстицање развоја туризма, утицало је на то, да она и даље, у том делу, заостаје за главним конкурентима на Медитерану, (Италија, Шпанија и Француска). Шездесетих година прошлог века, девизни приход Грчке од туризма, био је око 100 милиона \$ годишње. Ангажовањем државе, кроз разне мере економске политике и промоционе активности у иностранству, обезбеђена је годишња стопа раста од 15,5%, тако да је девизни приход од туризма на крају 1985. године износио 1,426 милијарди \$, а до краја двадесетог века тај износ достигао је 8,8 милијарди \$. Квалитетним мерама развојне политике, грчка понуда је изграђена тако да је на крају посматраног периода однос основних смештајних капацитета у односу на комплементарне био повољнији него у Шпанији и Италији.¹³² У периоду од 1968. до 1972. године, у оквиру мера државне политике, утрошено је 100 милиона \$ за изградњу туристичке инфраструктуре, у коју су поред плажа и културно забавних садржаја укључене и марине. Уз претходне мере, стимулација развоја грчког туризма се реализовала и кроз: субвенционисање инвестиционих кредита (осамдесетих година око 5% од укупно одобрених кредита привреди, било је намењено за инвестиције у туризам), ослобађање од пореза дела средстава из нето профита који је планиран за реинвестирање (и до 80% на острвима), попусте на доприносе на запослене (до 20% на острвима), куповину земљишта намењеног изградњи хотела и убрзано издавање дозвола и др. Држава је, преко Грчке националне туристичке организације, развила туристичку групу под називом „*Xenia*“ у оквиру које је пословало 75 хотела, 6 марина, 14 кампова, 3 коцкарнице, 6 традиционалних насеља и 1 скијашки центар. Циљ развоја ове групе, била је подршка инвестицијама у привредно неразвијеним регионима, који имају повољне услове за развој туризма. План је био да се након изградње и постављања организације, а када се постигне рентабилно пословање, постепено продају поједини сегменти ове групе приватним инвеститорима, што је и учињено па је до 1994. године од 75 хотела продато 52. Процес придруживања Грчке Европској унији, отвара нове шансе и изворе финансирања, у циљу стимулисања развоја привреде, што је ова земља као кандидат јако добро искористила.

¹³²У Грчкој је 1992. године у оквиру свих смештајних капацитета било 782 хиљаде лежаја, од чега 475 хиљада или 60,8% у основним капацитетима (од чега 81,9% у хотелима, 5,3% у пансионима и 4% у мотелима и бунгаловима) и 306 хиљада или 39,2% у комплементарним капацитетима (од чега 76,6% у кућама, 26% у камповима и 2,4% у осталим видовима комплементарног смештаја) Извор: Унковић, С., (2001) „*Економика туризма*“ Савремена администрација, Београд, стр.269

Коначно, на крају двадесетог века, раст прихода од туризма је грчкој националној економији донео планиране користи у виду учешћа од 6% у друштвеном производу, покривајући 27,7% трговинског дефицита земље (1997. год.), кроз шта је остварено изузетно велико учешће у укупном извозу роба од 43,83% и укупној вредности извезених услуга од 40,61%.¹³³

Наутички туризам и крузинг, у посматраном периоду, имају значајну улогу у развоју грчког туризма. Као што је претходно речено, морине у Грчкој су у власништву државе, а она њима управља преко националне туристичке организације. У наредном периоду, након истека првобитних концесија, планирана је приватизација и овог дела туристичке понуде.

У Грчкој су до 2007. године изграђене 63 морине са 12797 везова, а планирана је изградња 25 нових морина са 5500 везова у marinaма, плус 700 везова на привезиштима.¹³⁴ Као и у другим медитеранским земљама, луке наутичког туризма у Грчкој су подељене у 4 категорије. Морине се у Грчкој користе углавном за смештај домаће флоте, од које се већи део користи у чартеру - за изнајљивање, док су страна пловила углавном у транзиту.

Наутичка туристичка флота Грчке, са неких десетак хиљада пловила 1969. године нарасла је на 136450 пловила 2007. године. На раст јахтинг флоте није утицала ни криза грчке економије изазвана последицама Светске економске кризе и великом презадуженошћу државе, већ је број пловила наставио да расте, тако да је 2011. године на овој дестинацији било 154466 пловила.¹³⁵

За разлику од раста јахтинг флоте, производња пловила у Грчкој бележи изузетан пад броја новопроизведених пловила од 82,7% у периоду од 2007. до 2011. године (са 11288 на 1952 новопроизведена пловила). Односно, посматрано у финансијским показатељима, пад је забележен у укупној извезеној вредности пловила у посматраном периоду са 80,6 милиона € 2007. године на 0,4 милиона € 2011. године, као и у укупној увезеној вредности пловила са 262,73 милиона € 2007. на 45,35 милиона 2011. године. Разлике вредности у увозу и пловила произведених у националним оквирима, уз пловила

¹³³ Унковић, С., (2001) „Економика туризма“ Савремена администрација, Београд, стр.269

¹³⁴ Луковић,Т., Шамановић, Ј., (2007) „Менаџмент и економика наутичког туризма“ Хрватски Хидрографски Институт, Сплит, стр.274

¹³⁵ Извор: комбиновани подаци ICOMIA 2009 и ICOMIA 2013 према Ивалди (2014) стр. 33 и Шамановић (2002) стр.178

која су дошла у Грчку из иностранства на сталан вез, основ су повећања укупне флоте у посматраном периоду.¹³⁶

Грчко искуство у периоду највеће економске кризе, у историји националне економије, показује специфичности наутичког туризма у односу на остале привредне делатности, које бележе пад тражње у свим сегментима понуде. Код наутичког туризма тражња за везом и маринским услугама у грчкој расте, те је у одређеним периодима године и даље већа од понуде.

2.5. Искуства Турске у развоју наутичког туризма

Последњих двадесет година, Турска бележи изузетан раст у туризму. Број туристичких долазака се са 5,3 милиона 1990. године увећао на 27 милиона до 2009. године. У посматраном периоду остварено је више од 22 милијарде \$ укупних прихода од туризма, што је Турску сврстало у 10 најзначајнијих туристичких дестинација на свету. Истовремено, раст и развој у туризму уопште посматрано, пратио је и одговарајући развој свих сегмената наутичког туризма. Турска последњу деценију бележи раст броја прихватних капацитета и производње пловила намењених спорту и разоноди.

Обала Турске се простире на 8333 км, од чега је 5191 км на Медитерану. На медитеранском делу обале, налази се 305 острва, при чему је коефицијент разуђености 3,12. На овом делу обале изграђена је тридесет једна лука наутичког туризма – марина, са 11360 везова, што је нешто преко 4 % од укупног броја везова на Медитерану.¹³⁷ Поред медитеранског дела, Турска планира развој наутичког туризма и на Црном мору, као и повезивање унутрашњим пловним путевима – Дунавом са Централном и Западном Европом.

Према подацима турског Министарства за културу и туризам, током 2009. године, 6213 домаћих и 24523 страних наутичара, уз 23800 чланова посаде, посетило је турске туристичке луке, на 11268 пловила (2155 под турском заставом и 9113 са страном заставом) из територијалних вода околних земаља. Према подацима турског

¹³⁶ ICOMIA 2009 i ICOMIA 2013 према Ивалди стр. 35 доступно на интернету:
[http://www.academia.edu/\(26.06.2016\)](http://www.academia.edu/(26.06.2016))

¹³⁷ Фавро С., Ковачић М., (2010) „*Наутички туризам и луке наутичког туризма*“ Огранак Матице Хрватске, Сплит, стр. 166

Министарства за транспорт, током 2009. године, остварено је 3,5 милијарди \$ прихода од јахтинг туризма. Турска влада, у оквиру развојне политике до 2023. године, кроз препоруку да се већи део средстава остварен у овом сегменту туризма реинвестира у развој нове и унапређење постојеће понуде, планира да значајно унапреди дестинацијску наутичку туристичку понуду. Водећи рачуна о одрживости тог развоја, дате су препоруке за изградњу нових капацитета, тако да се не понове грешке неких од развијених медитеранских дестинација које су „бетонизирале“ своју обалу, већ да се у максималној мери, кроз конзервацију, очувају локалне – аутохтоне природне и културно историјске вредности. Основне предности Турске, у развоју овог вида туристичке понуде су: изузетна обала са очуваним природним лепотама и медитеранском климом, јака подршка државе, велики број инвестиција како јавног тако и приватног сектора, подржавајућа пореска политика, јефтин и квалитетан сервис, развијена производња пловила и др.¹³⁸

Производња наутичких туристичких пловила, упркос глобалној економској кризи, у сталном је порасту. Турски произвођачи наутичких туристичких пловила су глобално све значајнији, посебно у сегменту великих јахти и мегајахти. Раст производње пловила и понуде смештајних капацитета, у значајној мери доприноси расту наутичке туристичке флоте на овој дестинацији. У периоду од 2007. до 2011. године број произведених јахти у Турској повећао се за 178% са 2250 на 6255, док се укупан број пловила у турској јахтинг флоти повећао са 32350 на 78650 пловила.¹³⁹

2.6. Искуства Словеније у развоју наутичког туризма

Словенија је једна од пет држава на обалама Јадранског мора, које се сматра једним од најлепших залива Медитерана за наутичка крстарења. Развој савременог словеначког туризма започет је у СФРЈ, као део укупне туристичке понуде тадашње државе. Словенија, као територијално мала држава, располаже значајним ресурсима за развој туризма, почевши од 46,6 км обале, преко изузетних планинских центара на обронцима Алпа, до бања и језера у унутрашњости.

¹³⁸ интернет: <http://business.highbeam.com/industry-reports/transportation/marinas> (28.05.2016)стр.1015

¹³⁹ ICOMIA 2009 i ICOMIA 2013- према Ивалди стр. 35, доступно на интернету: [http://www.academia.edu/\(26.05.2015\)](http://www.academia.edu/(26.05.2015))

STB(Slovenian Tourist Board) – Национална туристичка организација Словеније, одговорна је за координацију маркетинг активности и промоцију дестинације на међународном тржишту, док у оквиру Министарства економије постоји Директорат за туризам и међународну сарадњу, који се бави стратешким политикама туристичког развоја, легислативом везаном за туризам и привлачењем страних директних инвестиција у туристичке потенцијале. БДП (по глави становника) у Словенији 2017. године износио је 19570 €. ¹⁴⁰

Словеначка обала представља 0,1 % обале Медитерана. На њој су изграђене три марине Изола, Порторож и Копер са 1820 везова. Уз ове капацитете, током летње сезоне, неке од локалних лучица – привезишта (тзв. мандраћа) се такође користе за прихват туриста на утичарама њихових пловила. ¹⁴¹

Иако мала, у односу на најзначајније наутичке туристичке дестинације, словеначка понуда у овом сегменту туризма је изузетно квалитетна, како у погледу асортимана услуга у marinaма, тако и у квалитету пратећих садржаја. Словенија је препознала наутички туризам као најпрофитабилнији део понуде са најбржим растом, те му је као таквом посветила посебну пажњу у свим стратешким документима и развојним политикама везаним за приморски регион. У документу „Развојни план и политика словеначког туризма од 2007. до 2010 године“ наведено је између осталог: „да ће се унапређењем наутичке туристичке понуде и креирањем заједничког заштитног знака за наутички туризам Словеније унапредити дестинацијски туристички маркетинг и побољшати препознатљивост дестинације на међународном тржишту“ ¹⁴²

Основна предност Словеније у односу на друге државе које излазе на источну обалу Јадрана, Хрватску и посебно Црну Гору и Албанију је мала географска удаљеност од квалитетних наутичких емитивних тржишта каква су њемачко, аустријско и италијанско. Из тог разлога број страних пловила на сталном везу са тих дестинација има значајно веће учешће него у дестинацијама које су позициониране јужније. То са друге стране доприноси продужењу наутичке туристичке сезоне, а самим тим и већим

¹⁴⁰ Доступно на интернету: [http://www.stat.si/\(20.03.2018\)](http://www.stat.si/(20.03.2018))

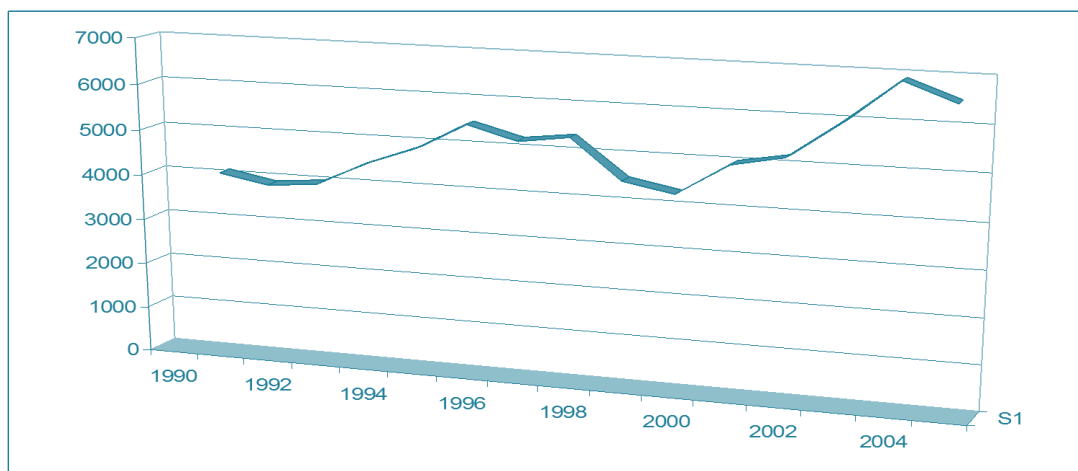
¹⁴¹ Фавро С., Ковачић, М., (2010) „Наутички туризам и луке наутичког туризма“ Огранак Матице Хрватске, Сплит стр. 166

¹⁴² Ковачевић, З. (2007) „Улога наутичког туризма у процесу креирања туристичког производа Црне Горе“ Магистарски рад, Економски факултет, Београд, стр.21

приходима по јединици капацитета. Просечне цене најма годишњег веза у словеначким маринама крећу се између три и шест хиљада евра.¹⁴³

Првенствено захваљујући таквој географској позицији, словеначка наутичка туристичка понуда је трпила и значајно мање штете од кризе у бишој Југославији. Наиме, док су дестинације попут Хрватске и Црне Горе за време ратних дешавања забележиле драстичан пад у свим сегментима туристичке тражње, у Словенији је забележен раст броја пловила у маринама.

Графикон 13 Раст броја пловила у словеначким маринама од 1990. до 2004. године



Извор: Ковачевић З. (2007) „Улога наутичког туризма у процесу креирања туристичког производа Црне Горе“ Магистарски рад, Економски факултет, Београд, стр.101

Обзиром, да је по дужном километру словеначког дела јадранске обале у понуди марина већ око 40 везова, те је на тај начин достигнути висок ниво сатурације, у циљу обезбеђења одрживости, води се изразито рестриктивна политика у погледу изградње нових капацитета. У континуитету се ради на подизању свести о потреби очувања природне равнотеже у поступку експлоатације већ изграђене понуде. У том смислу Словенија се укључила и у пројекат „Марина“ који је подржан од стране Европске комисије, а у оквиру којег партиципирају и Аустрија, Шпанија, Норвешка, Грчка, Италија и Шведска.

¹⁴³Ибид, стр.125

2.7. Искуства Хрватске у развоју наутичког туризма

Хрватска има најдужу обалску линију на Јадранском мору. Од 7867 км јадранске обалске линије 5853,3 км припада Републици Хрватској. Поред Хрватске, на Јадранско море излаз имају Италија, Црна Гора, Албанија, Словенија и Грчка (само у једном мањем острвском делу). Од 5835 км хрватске обале 1777,3 км је копнене док је 4058 км острвска. На хрватском делу Јадранског мора је 66 насељених и 652 ненасељена острва.¹⁴⁴ Изузетна разуђеност, посматрана у коефицијенту разуђености од 11,0 и броју од 1185 острва, хриди и гребена, уз остале природне предуслове, чини хрватску обалу једном од најатрактивнијих дестинација за наутичка туристичка крстарења на Медитерану.

Више је фактора који утичу на то да је хрватска обала и развој наутичког туризма на њој од пресудне важности за развој наутичког туризма у Црној Гори. Хрватска и Црна Гора су пограничне земље, које су у прошлости биле део јединствене државе, у којима се говори истим језиком и које у приморским регијама имају исто или слично, јако повезано, културно-историјско наслеђе. Особине савремених наутичких туриста и трендови развоја наутичког туризма су такви да је за обезбеђење конкурентне дестинацијске понуде неопходно обезбедити могућност сигурног доласка туриста наутичара морем или копном, као и атрактивне рецептивне капацитете, који обезбеђују услове за вишедневна крстарење, уз све пратеће садржаје: службе сигурности пловидбе и спашавања на мору, информативне поморске службе, сервисе, хотела, додатну понуду на мору и копну (попут забавних садржаја, угоститељских објеката, спортских терена, пешачких и бициклистичких стаза, курсева роњења, једрења и др.). Имајући у виду дужину црногорске обале, немогуће је квалитетно научно обрадити одрживи развој црногорске наутичке туристичке понуде, без детаљне анализе развоја овог сегмента понуде на суседном хрватском делу Јадрана.

Интензивнији развој наутичког туризма у Хрватској почео је у другој половини шездесетих година прошлог века. Иако први подаци, о пловидби источним Јадраном забаве ради, датирају још од 1844. године, када је организован први излет бродом од Трста до Дубровника са 153 путника, тек од средине шездесетих година двадесетог века почиње градња марина као почетне основе развоја нове делатности. У том периоду

¹⁴⁴ Шамановић, Ј., (2002) „*Наутички туризам и менаџмент марина*“ Висока поморска школа, Сплит стр.190

изграђене су 4 марине са укупно 150 везова и годишњим прометом од 1500 пловила.¹⁴⁵ Поређења ради, почетком седамдесетих година Француска је имала 310000 регистрованих пловила намењених спорту и разоноди и 138 лука наутичког туризма са 52000 пловила, а Италија 250000 пловила и 12 самосталних туристичких лука и 125 малих лука и лучица намењених наутичким туристичким пловилима. У Великој Британији је било уписано 475000 пловила у регистар малих пловила намењених спорту и разоноди. Док је годишња производња ове врсте пловила достигла број од 50000 комада.¹⁴⁶

Главне препоруке везане за развој јахтинга на јадранској обали шездесетих година прошлог века дате су у „Тезама за изградњу програма развоја јахтинга у Југославији“ Савезног комитета за туризам и Републичког секретаријата за привреду СР Хрватске, као и у оквиру стручног елабората из 1965. године А. *Londosa*, грчког експерта за област наутичког туризма.¹⁴⁷ Развој наутичког туризма на јадранској обали шездесетих година прошлог века су третирали и пројекти „Плава магистрала“, „Пројекат јужни Јадран“ и „Пројекат горњи Јадран“.

Табела 21. Преглед дозвола за пловидбу према начину доласка до југословенске обале у периоду од 1965. до 1971. године

Година	Доласци морем	Индекс раста у %	Доласци копном	Индекс раста у %	Укупни доласци	Индекс раста у %
1965	1063		880		1943	
1966	1388	31	1263	44	2651	36
1967	2985	115	1350	7	4345	64
1968	3121	5	2156	60	5277	21
1969	5585	79	3571	66	9156	74
1970	5981	7	3304	-7	11285	23
1971	6720	12	7185	117	13905	23

Извор: Дулчић, А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски акултет, Сплит, стр. 290

¹⁴⁵ Ибид стр. 185

¹⁴⁶ Бартолуци, М., Чавлек, Н., (2007) „*Туризам и спорт*“ Школска књига, Загреб стр.207

¹⁴⁷ Аполонио, А., (1969) „*Наутички туризам на Јадрану, са посебним освртом на Јужни Јадран*“ Мађуопћински одбор Туристичких друштава Јужног Јадрана, Дубровник, стр. 88

На почетку развоја савременог наутичког туризма 1965. године од укупно 2,5 милиона туриста тек сваки 334. је био наутички. Већ до 1971. године се удвостручио укупан број туриста на 5,2 милиона, али је значајано порастао и број наутичких туриста на 13905, те је према томе сваки 93. туриста који је посетио бившу Југославију био наутичар. Тренд раста настављен је и након 1971. по нешто мањој стопи од 3,8% годишње до 1978. године. У том тренутку Хрватска је учествовала са 87% у укупној реализацији наутичког туризма на простору бивше државе.¹⁴⁸

Потписивање уговора о чувању и одржавању пловила 1965. године у Бродоградилишту Пунат, први је документ којим је формално почео развој ове делатности на хрватској обали. Марина Пунат је до 1978. године пословала у саставу бродоградилшта, а након тога почиње да послује као засебна организација. После марине Пунат, у месту Бет на Муртеру је изграђена марина Бетина са 240 везова и комплетном савременом пратећом опремом (ормарима за електричну енергију и воду, тоалетима са тушевицама, трговинама, угоститељским и осталим садржајима). Марине Пула, Мали Лошињ, Задар, Муртер, Примоштен, Сплит и Дубровник су изграђене током седамдесетих година прошлог века. Изградња наутичке туристичке понуде у то време била је одговор на растућу тражњу за рецептивним и пратећим садржајима, без посебног плана и стратегије развоја јединствене организоване дестинацијске понуде у овом сегменту туризма. На хрватској обали Јадрана до 1980. године изграђено је 12 марина са 2100 везова у мору и 1200 на копну. Тек се 1982. године доношењем „Одлуке оснивању АСУ-а“ (*Adriatic Club Yugoslavia*) почиње развијати организована - планска понуда у наутичком туризму претходне Југославије.¹⁴⁹ У оквиру АСУ система марина за само две године (1983. и 1984.) изграђено је 16 марина (Умаг, Ровињ, Пула, Помер, Раб, Супетарска драга, Жут, Пишкера, Водице, Скрадин, Језера, Трогир, Сплит, Милна, Врбоска и Палмижана), док су у оквиру овог система нешто касније изграђене и марине на Корчули (1988.) у Опатији

¹⁴⁸ Дулчић, А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет Сплит, стр. 290

¹⁴⁹ АСУ – *Adriatic Club Yugoslavia*, са седиштем на Брионима је носио тај назив све до распада СФРЈ, када је променио назив у АСИ – *Adriatic Club International*. То прво модерно предузеће, које је управљало системом марина, основало је 69 оснивача из туристичко угоститељске и трговинске делатности уз друга предузећа која су имала интерес за пласман својих производа. Године 1987. АСУ је склопио уговор о заједничком улагању са фирмом *Grasseto Nederland BV* Амстердам (са седиштем у Милану) о отварању казина у сплитској и трогирској АСУ марини. У том периоду у оквиру АСУ система марина је формирана и чартер флота од 35 пловила за изнајмљивање, која је продата 1996. године. (Шамановић, 2002 : 186)

(1989.), Дубровнику (1990.), Шимуницама (1992.) и на Цресу (1993.). До распада претходне Југославије у оквиру АСУ-а изграђена је 21 марина са 5090 везова у мору и 849 на копну.¹⁵⁰

Осамдесетих година прошлог века, покретањем изградње система марина, креће и значајан раст броја пловила у хрватским лукама наутичког туризма. Број лука се у току осамдесетих повећао за три пута са 12 на 35, а број везова у њима за 4 пута са 2131 на 8879. Број пловила у хрватским лукама наутичког туризма се у том периоду повећао са 8349 на изузетних 156399. Поред марина, које су грађене у оквиру АСУ-а, дуж хрватске обале изграђене су нове луке наутичког туризма у оквиру хотелских предузећа, једриличарских клубова и оне чију појединичну изградњу су финансирала приватна лица. Неке од њих поседују значајне капацитете за смештај пловила. Тако рецимо, клупске марине у Сплиту имају јако обимне капацитете. Примера ради Ј.К. (једриличарски клуб) „Шпинут“ има 770 везова у мору и 250 на копну (од чега 50 комерцијалних), Ј.К. „Сплит“ - 400 у мору и 90 на копну (од чега 30 комерцијалних) и ПШД (пучко спортско друштво) „Зента“ 900 везова у мору и 100 на копну (од чега 70 комерцијалних).

Према “Студији развоја наутичког туризма Републике Хрватске” коју је 2006. године израдио Хрватски Хидрографски Институт са сарадницима, у складу са наруџбом добијеном од стране Министарства мора, туризма, промета и развоја, развој наутичке туристичке понуде у Хрватској, након 2000. године, пратио је даљи раст броја лука наутичког туризма, тако да је 2004. године према статистичким показатељима било 83 луке наутичког туризма са 15407 везова. Поред 83 наведене луке наутичког туризма (од којих су 50 марине и 33 сидришта) квалитет укупне наутичке туристичке понуде допуњује и преко 300 лука и лучица које су углавном равномерно распоређене дуж хрватске обале, тако да наутичари у просеку на сваких 5 Nm (наутичких миља) могу наћи одговарајуће сигурно уточиште. Међутим, с друге стране, постојање великог броја везова ван лука наутичког туризма, уз оне које су по жупанијама, без координације на нивоу државе, планиране у оквиру изградње нове понуде, може довести до значајног преоптерећења хрватске обале, посебно оних делова који се одликују крхком одрживошћу еколошке равнотеже.

¹⁵⁰ Фавро, С., Ковачић, М., (2010) „*Наутички туризам и луке наутичког туризма*“ Огранак Матице Хрватске, Сплит стр. 137

Табела 22. Наутички туристички капацитети у Хрватској од 1980. до 2000. године

Година	Број лука наутичког туризма		Број везова		Број пловила у лукама н.туризма		Број изд. одобрења за пловидбу	
	Износ	Индекс	Износ	Индекс	Износ	Индекс	Износ	Индекс
1980	12	100	2131	100	8349	100	-	-
1981	13	108	2436	114	14928	79	-	-
1982	15	125	2950	138	19122	229	41838	100
1983	17	141	3652	171	28050	336	44164	106
1984	17	141	3906	183	32296	387	50205	120
1985	33	275	8092	379	75851	909	57867	138
1986	33	275	8177	383	108465	1299	64213	149
1987	22	275	8252	387	139015	1665	66451	159
1988	33	275	8610	404	134191	1607	64696	155
1989	35	291	8650	409	151792	1818	59449	142
1990	35	291	8870	416	156339	1873	58189	139
1991	35	291	8870	416	49174	589	15298	36
1992	36	300	10418	489	48764	584	23019	55
1993	37	308	9924	466	57604	690	25789	66
1994	37	308	10390	488	72589	869	29852	71
1995	40	333	10258	481	62285	746	23189	55
1996	42	350	10592	497	84929	1017	34387	82
1997	42	350	10465	491	111296	1333	39548	95
1998	50	392	11860	557	121161	1451	41445	99
1999	55	408	12437	583	110614	1325	39648	95
2000	60	500	12863	604	144318	1729	46564	111

Извор: ДЗСРХ *Статистички Љетопис РХ*, према Шамановић, Ј., (2002) „*Наутички туризам и менаџмент марина*“ Висока поморска школа, Сплит стр.187

Даљом анализом основних стратешких докумената, који третирају развој хрватског наутичког туризма, долази се до закључка који потврђује предходну констатацију. Већина

тих докумената различито третира исту полазну основу. “Стратегија развоја туризма Републике Хрватске до 2020. године” из 2013. године, хрватске капацитете у наутичком туризму види као 98 лука наутичког туризма (од тога 50 марина у мору, 11 на копну и 37 лука категорисаних као сидришта са 17059 везова у мору и 5231 на копну) и 240 лука и лучица погодних за привез чамаца, бродица и јахти које углавном користи локално становништво и привреда. За разлику од претходне стратегије, којом се планира укупан туристички развој у Хрватској до 2020. године, а самим тим и наутички туризам као његов саставни део, Стратегија развоја наутичког туризма Републике Хрватске за раздобље 2009. – 2019. година Министарства мора, промета и инфраструктуре и Министарства туризма, из истог периода, као полазну основу развоја хрватских наутичких туристичких капацитета види 94 луке наутичког туризма (од којих су 70 у мору, 9 на копну и 15 сидришта са укупно 21020 везова од чега је 15834 у мору, а 5186 на копну).

У циљу усклађивања података, неопходно је оформити катастар свих лука и лучица са битним просторним, грађевинским, функциоалним, квалитативним и другим обележјима, а све у циљу стварања поуздане планске основе потребне за дефинисање одрживе развојне политике. У поступку припреме израде катастра комерцијалних и некомерцијалних прихватних наутичких туристичких капацитета на хрватском делу Јадрана, неопходно је јасно дефинисати моделе и критеријуме по којима ће се извршити њихов попис и спецификација. Приликом израде просторног плана развоја наутичког туризма, поред постојећих капацитета, треба једнако пажљиво сагледати како физичке тако и логистичке аспекте будућег развоја.

У Хрватској постоје 333 луке отворене за јавни промет, од чега су 6 од државног значаја – међународне, а 297 су од жупанијског и локалног значаја. Спортске, индустријске, некадашње војне луке по постојећим хрватским прописима нису намењене наутичком туризму, иако се доста њих користи и у те сврхе.¹⁵¹ У спортским лукама постоје значајни капацитети, али према важећим хрватским прописима везове у тим лукама могу користити чланови тих клубова-удружења и то само на пловилима која вију хрватску заставу.

¹⁵¹Министарство мора, промета и инфраструктуре и Министарство туризма (2008.) „Стратегија развоја наутичког туризма Републике Хрватске, за раздобље од 2009. до 2019. године“ Загреб, стр. 14

Поред 21020 везова на мору (15834) и копну (5186), процењује се да је 2007. године у још 333 луке отворене за јавни саобраћај било 8500 везова у мору и 5000 на копну. Иако жупаније имају амбициозне планове (табела 23.) за изградњу нових капацитета, према показатељима Државног завода за статистику Републике Хрватске-ДЗС из 2015. године, само мањи део тих планова је и реализован. У периоду од 2007. до 2015. године број везова у мору се повећао за неких 10 % са 15834 на 17351.

Табела 23. Постојећи и планирани капацитети лука наутичког туризма у Хрватској посматрано по жупанијама

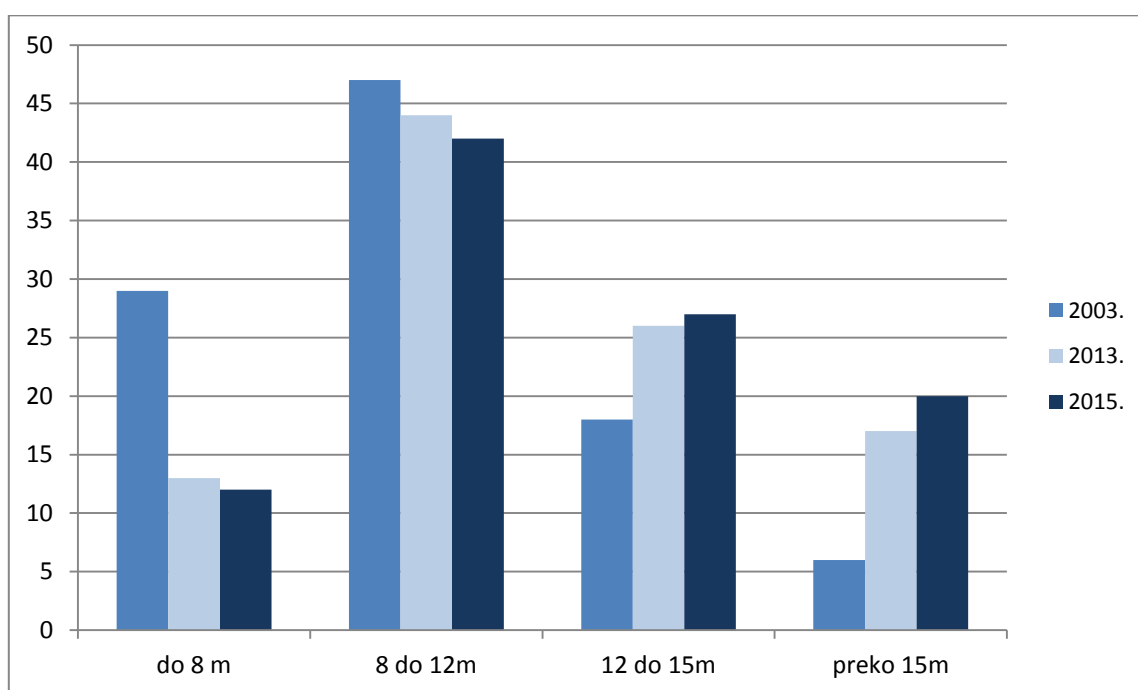
ЖУПАНИЈЕ	Постојећи 2007.			Новопланирани 2015.			Укупно постојећи + новопланирани
	у мору	На копну	Укупно	у мору	На копну	Укупно	
Истарска	3890	772	4662	7330	7100	14430	19092
Приморско- горанска	3228	1938	5166	3100	0	3100	8266
Личко- сењска	0	0	0	850	850	1650	1650
Задарска	3676	1030	4706	1800	0	1800	6506
Шибенско- книнска	2795	900	3695	2140	0	2140	5835
Сплитско- далматинска	1581	390	1971	3185	0	3185	5156
Дубровачко- неретванска	664	156	820	7350	0	7350	8170
Укупно	15834	5186	21020	25755	7900	33655	54675

Извор: Аутор (комбиновани подаци ДСЗРХ)

Истарска жупанија са 3668 (22%-учешћа) везова у мору и 802 (4%) на копну и даље има најзначајније учешће у хрватској понуди. Шибенско-книнска жупанија је повећала

понуду у мору из 2007. године са 2795 везова на 3529 (21%) и копну са 900 на 938 (17%) 2015. године. Приморско-горанска жупанија је од 2007. повећала број и укупну учешће у понуди са 3228 на 3455 (20%) на мору и 1938 на 1803 (33%) на копну 2015. године. У Задарској жупанији се од 2007. до 2015. године, реструктурирањем, смањио број везова у мору са 3676 на 3553 (21%), а на копну се повећао са 1030 на 1221 (22%), докизузмајући Личко-сењску жупанију која и даље има занемарљив број везова било на мору или копну, Дубровачка-неретванска жупанија и поред повећања броја везова у мору са 664 -2007. године на 714-2015. године и копну са 156 на 206 и даље има јако мало учешће у укупној понуди везована хрватском делу Јадрана, на мору (4%) и копну (4%).¹⁵²

Графикон 14. Промене у структури везова у хрватским marinaма у периоду од 2003. до 2015. године



Извор: ДЗСРХ (Државни завод за статистику Републике Хрватске) (2016.) „Статистички љетопис 2015“ Загреб, стр. 34

У периоду од 2003. до 2015. године, дошло је до промене у структури везова према дужини пловила. Највеће промене су се десиле у односу учешћа везова за мања пловила

¹⁵² ДЗСРХ (Државни завод за статистику Републике Хрватске) (2016.) „Статистички љетопис 2015“ Загреб, стр. 34

дужине испод 8м, које је смањено за више од 50%, док се за велике јахте преко 15 м повећало преко 200%, што је у складу са укупним трендовима на међународном наутичком тржишту. Тако се рецимо, учешће везова намењених пловилима до 8м дужине смањило од 2003. до 2015. године са 29% на 12%. Нешто мање је смањење учешћа за пловила дужине од 8м до 12м (са 47% на 42%). У другој категорији пловила средње дужине од 12м до 15м се повећао број везова и учешће у укупној понуди са 18% на 27%. Везови намењени великим пловилима, дужине преко 15м, су у посматраном периоду имали најзначајније повећање учешћа у укупној понуди везова на хрватском делу Јадрана са 6% учешћа колико је било 2003. године на 20% 2015. године. Према новом начину сатистичке обраде, учешће везова за пловила преко 15 м дужине се приказује посебно за пловила од 15м до 20м дужине (15% учешћа 2015. године) и пловила преко 20м дужине (4% учешћа 2015. Године).¹⁵³

Наутичка туристичка тражња, на хрватском делу Јадрана, посматрано по земљама порекла, у периоду интензивног развоја овог дела понуде, поред Немачке била је у највећем делу из суседних земаља Италије, Аустрије и Словеније.

Институт за туризам, од 1994. године, спроводи истраживање главних обележја наутичке туристичке тражње у Хрватској, под називом „ТОМАС Наутика“, као део великог европског истраживачког пројекта. У марини Пунат је 1994. године спроведено прво пилот истраживање ставова и потрошње наутичара у Хрватској, под називом ТОМАС. Кроз ова истраживања утврђује се профил наутичара који посећују Хрватску, промене које се дешавају у том делу тражње, карактеристике појединих сегмената, што кроз анализу истраживања из претходног периода, помаже у доношењу закључака о трендовима, који се дешавају на хрватском наутичко-туристичком тржишту.

Изузетан раст наутичке туристичке тражње, у Хрватској од шездесетих година прошлог века, а посебно у другој половини осамдесетих, прекинут је као последица политичких дешавања на простору бивше Југославије. Међутим, за разлику од других сегмената, опоравак наутичког туризма је текао брже. Огроман пад у броју пловила у лукама наутичког туризма је забележен на почетку деведесетих (са 151792 на 49174 пловила). Опоравак, који је уследио након пар година драстичног пада, обележио је

¹⁵³ ДЗСРХ (2016.) „Статистички љетопис 2003/2015“ Загреб, стр. 34

перманентан раст свих показатеља до 2000. године до нивоа на којем су били у предратном периоду.

Табела 24. Број пловила у хрватским marinaма према застави пловила до 2000. године

Земља порекла	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1998	1999	2000
Аустрија	13822	31189	30565	11813	13910	18015	30464	27948	33952
Француска	674	1071	1159	255	132	136	959	1147	2864
Хрватска	-	-	-	-	3759	5041	12215	10411	15532
Италија	23268	28872	31387	7567	14337	10335	29834	27534	36207
Холандија	364	1338	1650	578	340	328	458	480	777
Немачка	25193	47682	53176	17505	20146	21998	32793	28412	33732
Скандинавске земље	-	777	1435	341	404	364	404	411	422
Словенија	-	-	-	-	1609	2049	2479	4932	5869
Швајцарска	653	1537	1224	424	340	292	595	462	762
Велика Британија	2896	5070	3529	1000	529	652	2479	2713	4613
Остале земље	8535	20710	25861	8834	1663	2434	6467	6123	7782
Укупно	75851	139015	151792	49174	57604	62285	121161	110614	144318

Извор: „Статистички Лѐтопис РХ“, према Шамановић, Ј., (2002) „Наутички туризам и менаџмент marina“ Висока поморска школа, Сплит ,стр. 188

Након 2000. године, даљим развојем понуде, долази и до значајног раста у укупном броју пловила у хрватским marinaма (са 140 на 200 хиљада). Међутим, ако се погледају статистички подаци, долази се до закључка да је раст у укупном броју пловила, остварен захваљујући расту броја пловила под хрватском заставом, док се укупан број пловила под

немачком и заставама суседних земаља смањило. Раст учешћа броја пловила под хрватском заставом у односу на пловила под заставама других земаља не значи директно и пад броја иностраних наутичара, јер се хрватска чартер флота развија на пловилима под националном заставом.

Табела 25. Број пловила у хрватским marinaма према застави пловила након 2000. године

Земља порекла	2004	2005	2010	2011	2013	2014	2015	% учешће 2015.
Аустрија	25189	21033	17342	17140	15481	14622	15947	7,7
Француска	6999	5670	2973	2474	2196	2483	2949	1,4
Хрватска	51729	70311	88290	80455	89124	93301	93250	45,1
Италија	44693	47166	46409	40843	31629	29644	31725	15,3
Холандија	1560	1534	2019	1767	1807	1811	2007	1
Немачка	36852	31541	23201	22640	22809	21637	24343	11,8
Скандинавске земље	1280	1138	1118	1076	1171	1023	1294	0,6
Словенија	9004	8388	10421	8408	7412	7231	8535	4,1
Швајцарска	1321	1310	874	883	821	1062	1277	0,6
Велика Британија	7342	5661	3907	3441	3785	3387	3422	1,7
САД	4016	4377	4780	4692	2429	1490	1586	0,8
Мађарска	1213	1261	1537	2002	1565	1382	1552	0,8
Чешка	1484	870	1733	1663	1176	1171	2256	1,1
Белгија	253	723	660	635	952	969	1218	0,6
Русија	-	-	251	189	145	140	250	0,1
Пољска	-	-	916	1114	1123	1199	1835	0,9
Грчка	-	-	140	109	207	53	103	0
Израел	-	-	100	39	47	94	100	0
Словачка	-	-	999	951	954	861	1532	0,7
Остале земље	18036	11801	3979	5024	11823	11515	11668	5,6
Укупно	210971	212784	220459	194645	196656	195115	206849	100

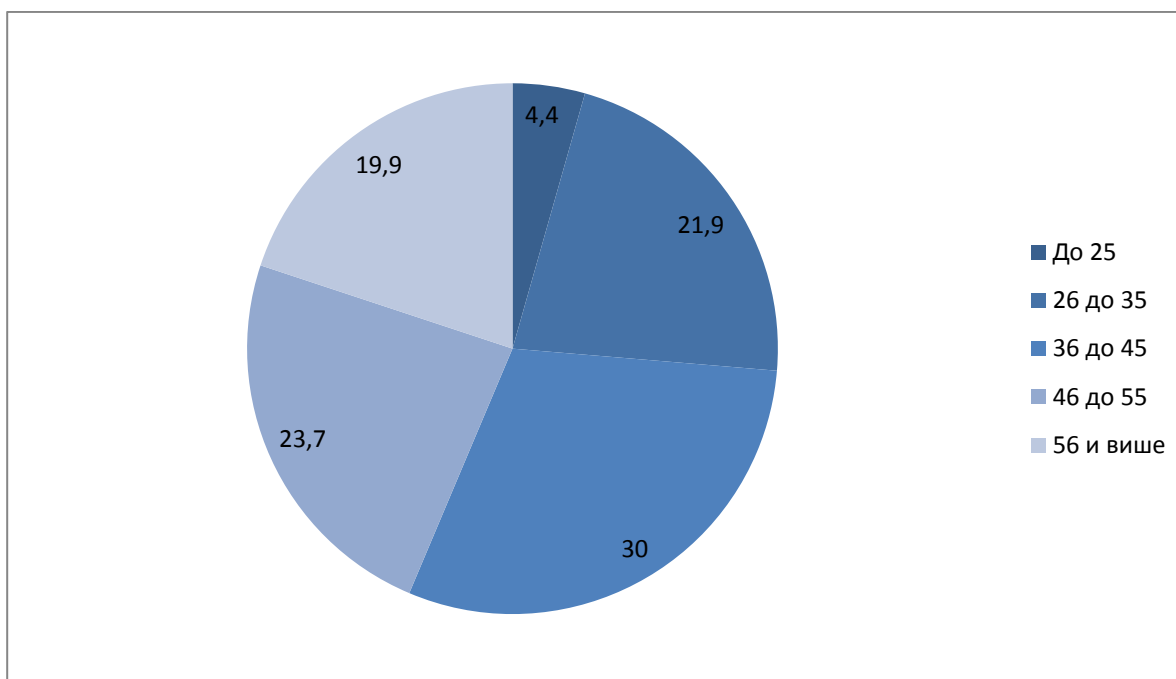
Извор: Министарство туризма Републике Хрватске „Туризам у бројкама 2005“ стр.31 , „Туризам у бројкама 2011“ стр.30, „Туризам у бројкама 2014“ стр.39, „Туризам у бројкама 2015“ стр.35, Загреб

Корисници чартера су углавном инострани посетиоци, који због трошкова најма пловила у просеку потроше више средстава, на дневном нивоу по туристи, од оних на сопственом пловилу, па се самим тим и ефекти раста броја пловила под хрватском заставом требају посматрати и у том контексту.

Пловила под заставама источноевропских земаља уз она из САД-а су све значајнији сегмент тражње на овом делу Јадрана (табела 25). Раст учешћа пловила из САД-а углавном је резултат повећаног увоза половних пловила под америчком заставом, због повољног курса амерчког \$ и јефтених такси приликом регистрације наугичких туристичких пловила у неким америчким државама (углавном Делаверу).

Социодемографски профил наугичара у Хрватској, према истраживању Института за туризам – „ТОМАС наугика 2012.“ указује на старосну структуру, ниво образовања, величину места сталног боравка и месечних примања домаћинства.

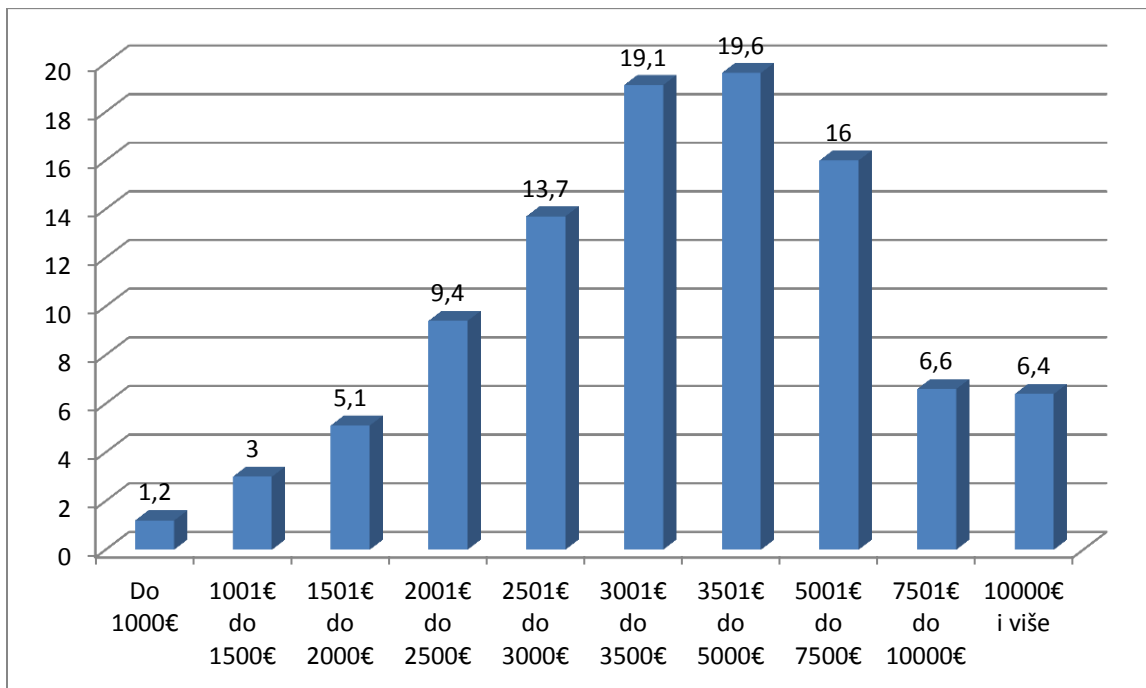
Графикон 15. Старосна структура наугичара у Хрватској 2012. године (учешће у %)



Извор: Институт за туризам (2012), „Ставови и потрошња наугичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2004/2007/ 2012“ Загреб, стр. 42

Просечна старост наутичара у Хрватској 2012. године била је 45 година. Међу испитаницима је било више мушкараца (69%) него жена (31%), што је нејвероватније и одраз популације наутичара. Наутичари из Немачке и Француске су са просечном старашћу од 45 година старији у просеку од оних из Аустрије (44 године) и Словеније и Чешке 39 година. Најмлађи су наутичари били пореклом из Шведске и Пољске са 37 година просечне старости. Просечна старост наутичара 2012. године није се значајно променила у односу на исто истраживање, које је Институт за туризам спровео 2007. године, када је до 30 година старости било 10,7% наутичара, а преко 50 година њих 32%.

Графикон 16. Месечна примања домаћинства наутичара у Хрватској 2012. (учешће у %)



Извор:Институт за туризам (2012), „Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2004/2007/ 2012“ Загреб, стр. 44

Наутичари у Хрватској спадају у категорију туриста са значајним учешћем високообразованих појединаца. Преко 75% наутичара 2012. године имало је вишу или високу школску спрему. Од тога је њих 43% имало факултетско образовање и више. Међутим, приметан је пад учешћа наутичара са факултетском дипломом у односу на 2007. годину када је њих 50% имало факултетско образовање. Највише факултетски

образованих наутичара 44% било је међу онима из Немачке и Хрватске. Посматрано у односу на дужину пловила, на мањим пловилима до 9м учешће наутичара са факултетским образовањем је мање (35%) у односу на оне на дужим пловилима (43%).¹⁵⁴

Посматрано према земљи порекла наутичара у чартеру, 71% из Русије и више од 60% наутичара из Француске и Немачке, који су били део ТОМАС испитивања спроведеног 2012. године, имало је примања (у домаћинству) преко 3500 €, док је свега њих 12% из Хрватске имало тај ниво примања. Преко 50% наутичара који имају месечна примања домаћинства од 3500€ и више је пловило на пловилима дужим од 9м. Скоро пола наутичара (49%) од укупног броја је на нивоу домаћинства имало примања већа од 3500€ месечно. За разлику од туриста у класичном смештају, код којих је 47% учешће оних чија домаћинства имају мања примања од 2000€ месечно, код наутичара је то учешће значајно мање 9%. Значајно присуство наутичара са високим месечним примањима по домаћинству се није мењало од претходног истраживања спроведеног 2007. године, када је било преко 47% наутичара са преко 3500€ и 24% са 2501 до 3000€ месечних примања.¹⁵⁵

Резултати ТОМАС истраживања, од 2004. до 2012. године, посматрано с аспекта учесталости пловидбе, показују да расте број иностраних наутичара, који су задовољни хрватском понудом у наутичком туризму. Наиме, од 2004. године, када је учешће иностраних наутичара који су пловили на хрватском делу Јадрана шест и више пута било 42%, то учешће се континуирано повећавало, па је 2007. године оно износило 49%, да би се до 2012. повећало на 50%. Истовремено, учешће иностраних наутичара који су у Хрватској пловили три и више пута од 2004. године када их је било 74% смањило се до 2007. на 30,7% односно 2012. на 26%, што показује да је значајан број њих прешао из ове категорије у категорију шест и више пута. Наутичари који су Хрватску први пут посетили у 2007. години, учествовали су са 9%, док их је 2012. године било 10,9%. У поређењу са туристима у класичним облицима смештаја на копну (хотели, кампови и приватни смештај), иностраних наутичара је било значајно више у категорији шест и више пута како 2007. године 49% у односу на 27,3%, тако и 2012. године 50% у односу на 39%..¹⁵⁶

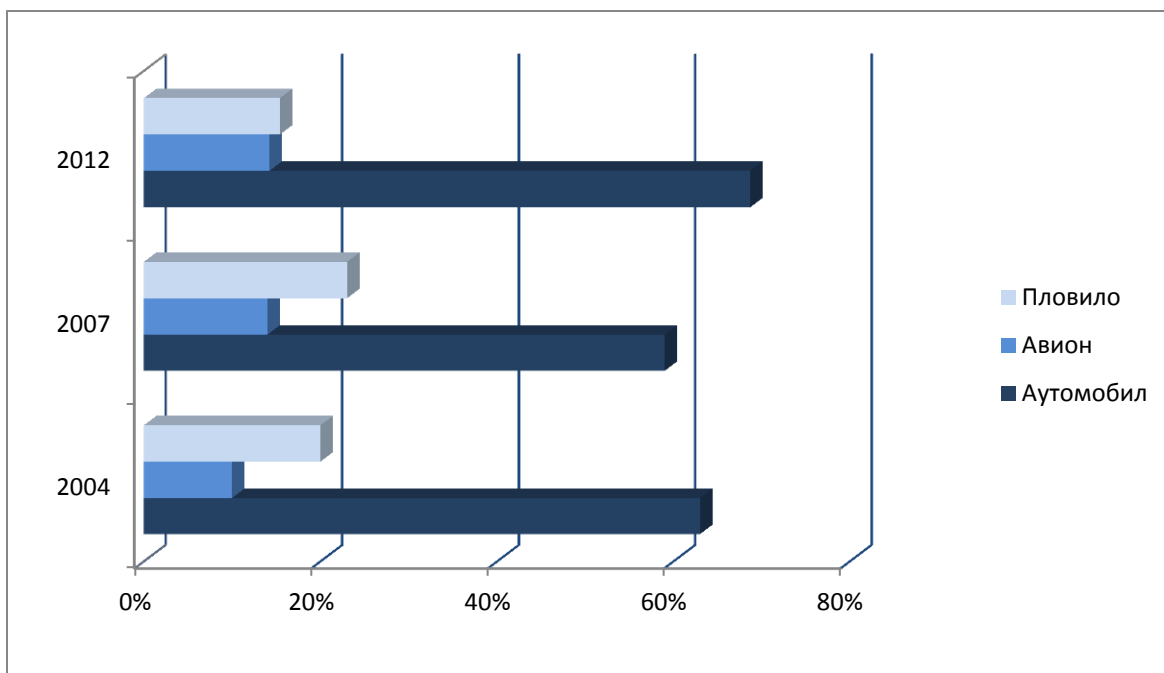
¹⁵⁴ Ибидем

¹⁵⁵ Ибидем

¹⁵⁶ Аутор, обрада података: Институт за туризам (2012), *Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2004.* стр.3; *ТОМАС НАУТИКА 2007* стр.11 и *ТОМАС НАУТИКА 2012* стр. 453агреб

У посматраном периоду наутичари су у Хрватску у највећој мери (преко 50%) долазили аутомобилом, 2012. године је њих 2% довезло и пловило на приколици, што је мање него 2007. када је са пловилем на приколици дошло њих 6%. Начин доласка зависи првенствено од удаљености емитивне дестинације и власништва над пловилем. Тако рецимо 65% Италијана долази у Хрватску на пловилу на којем борави, док је међу чартерашима веће учешће оних који долазе авионом, поготову са удаљених дестинација Русија 83%, Шведска 82%, Велика Британија 80%. Географска позиција Хрватске, поготово њеног северног дела, на којем је и најразвијенија наутичка туристичка понуда, у односу на Црну Гору, у значајној мери одређује разлике у начину доласка наутичара. Међутим, треба напоменути, да је Хрватска у посматраном периоду изградњом аутопута дуж јадраснке обале до Плоча унапредила саобраћајну приступачност комплетне туристичке понуде на овом делу Медитерана.¹⁵⁷

Графикон 17. Начин доласка наутичара у Хрватску од 2004. до 2012. године (учешће у %)



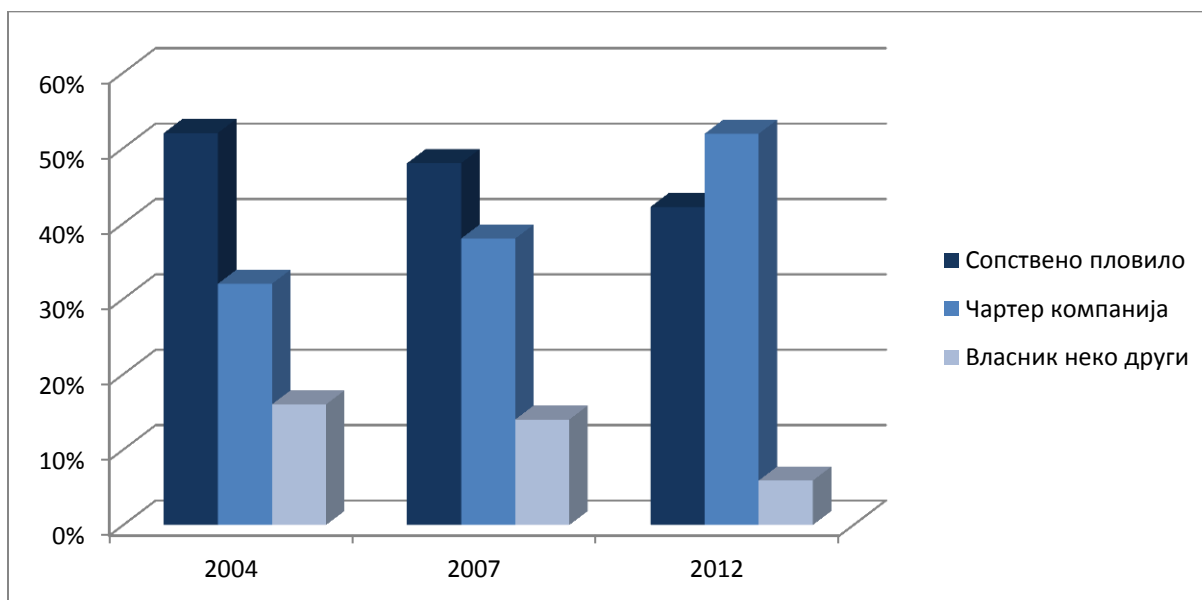
Извор: Аутор¹⁵⁸

¹⁵⁷ Ибидем

¹⁵⁸ Аутор, прилагођено према: Институт за туризам (2012), *Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2004.* стр.3; *ТОМАС НАУТИКА 2007* стр.15 и *ТОМАС НАУТИКА 2012* стр. 47

У посматраном периоду, дошло је до значајног повећања учешћа наутичара који су пловили на пловилу у власништву чартер компанија тзв. чартераша, док је у истом периоду дошло до смањења оних на својим и пловилима у власништву пријатеља. Већина чартераша 58% је 2012. године пловило закупило директно од чартер компанија, док је њих 37% узело пловило у закуп преко туристичке агенције. Преко две трећине је пловило закупило без скипера (тзв. *bare boat* чартер), што показује да је и међу чартерашима, као и међу власницима пловила, био значајан број оних, који поседују одговарајуће знање и дозволе за управљањем пловилем. Пловило без скипера чешће су изнајмљивали Немци (80%), Словенци (77%), Холанђани (77%) и Италијани (75%) него Швеђани (61%), Руси (64%) и Французи (68%). Растом дужине пловила, расло је и учешће чартераша са унајмљеним скипером.¹⁵⁹

Графикон 18. Промене у учешћу наутичара посматрано у односу на власништво над пловилем од 2004. до 2012. године



Извор: Институт за туризам (2012), „Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2012“ Загреб, стр. 50

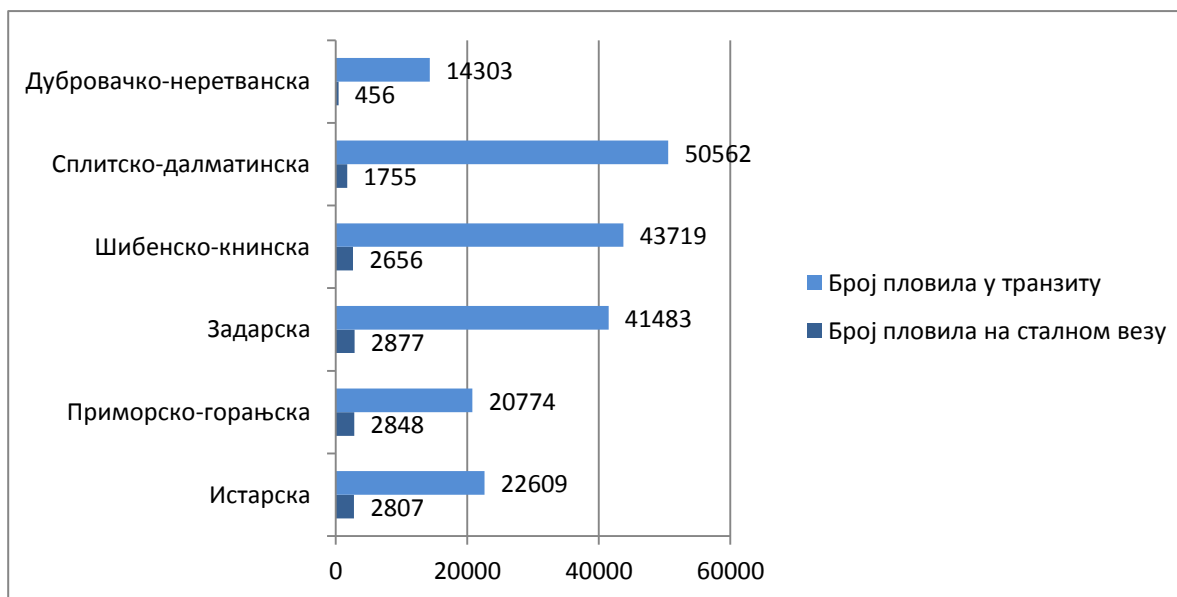
Од 2007. до 2012. године, порасло је учешће наутичара који су у Хрватску дошли само са пратнером са 20,5% на 32,3%, док је и даље највећи број њих дошао са породицом

¹⁵⁹ Институт за туризам (2012), „Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2012“ Загреб, стр. 50

2007-45,8%, а 2012.-38,6%. Наутичари који су у Хрватској на пловилу боравили са пријатељима и даље имају учешће око 30%.

Посебно значајна особина наутичке туристичке тражње у Хрватској, за црногорску наутичку туристичку понуду, током 2012. године, је то да већина њих 94% има потребе за транзитним везом. Ако се узме у обзир да је, посматрано са аспекта доживљаја понуде, црногорска обала природни наставак хрватског дела Јадрана, самим тим је и тражња која је у транзиту -мобилна (а претходно је детаљно описана) већим делом иста или слична. Треба напоменути да се учешће пловила која су у транзиту на хрватском делу Јадрана повећава од Севера ка Југу, односно Црној Гори.

Графикон 19. Однос броја пловила на сталном везу и у транзиту у хрватским маринама 2015. године



Извор: Институт за туризам (2012), „Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2012“ Загреб, стр. 50

Мала бродоградња у наутичком туризму Хрватске, у *SWOT* анализи урађеној у оквиру Акцијског плана развоја наутичког туризма, третира се као “прилика”, иако је овај део понуде већ значајно развијен. Од двехиљадите године до почетка кризе то је била једна од најбрже растућих производних делатности у држави. Према истраживању, које је спровела Привредна комора Хрватске, у 2006. години, у малој бродоградњи било је

запослено 1534 радника, који су те године произвели 1030 пловила. Уз помоћ Владе Републике Хрватске 2007. године организован је Кластер мале бродоградње који је на почетку окупио 21 компанију. Држава је у току 2010. и 2011. године обезбедила и финансијске подстицаје малим бродоградитељима, у износу од 14 милиона куна за технолошко унапређење и иновативност производње, набавку опреме и извоз. Међутим, 2015. године, због пропуста у вођењу, дошло је до гашења овог кластера, а држава је обуставила подстицаје малим бродоградитељима у оквиру мера којима се чланицама уније забрањује финансијска подршка бродоградилцима. Уласком Хрватске у Европску унију дозвољен је бесцарински увоз свих врста пловила из земаља уније, што је уз све претходно и економску кризу додатно оптеретило пословање у овој делатности. Коначно, такав пословни амбијент условио је гашење великог броја регистрованих произвођача. Због тога би држава требала да што пре помогне поновно успостављање кластера и размотри пореску политику везану за набавку пловила, посебно кад су у питању хрватска правна лица и чартер компаније, како би на тај начин стимулисала набавку пловила домаће производње за потребе развоја дестинацијске наутичке туристичке понуде.¹⁶⁰

Економски показатељи хрватског наутичког туризма, могу да се посматрају у односу на укупне приходе од туризма или кроз приходе остварене у лукама наутичког туризма. У Стратегији развоја наутичког туризма, за период од 2009. до 2019. године, економски ефекти од наутичког туризма, се процењују на 10% учешћа у укупним приходима од туризма. У том смислу, приходи наутичког туризма чини део:¹⁶¹

- прихода од пловних објеката на сталном годишњем везу у лукама наутичког туризма;
- прихода од транзитних везова;
- прихода од сезонских везова;
- приходи од наутичких везова у делу лука отворених за јавни промет;
- приходи од одржавања и поправка пловила и мотора у лукама наутичког туризма и другим сервисима;
- приходи остварени изнајмљивањем пловила.;
- приходи бродова за кружна путовања;

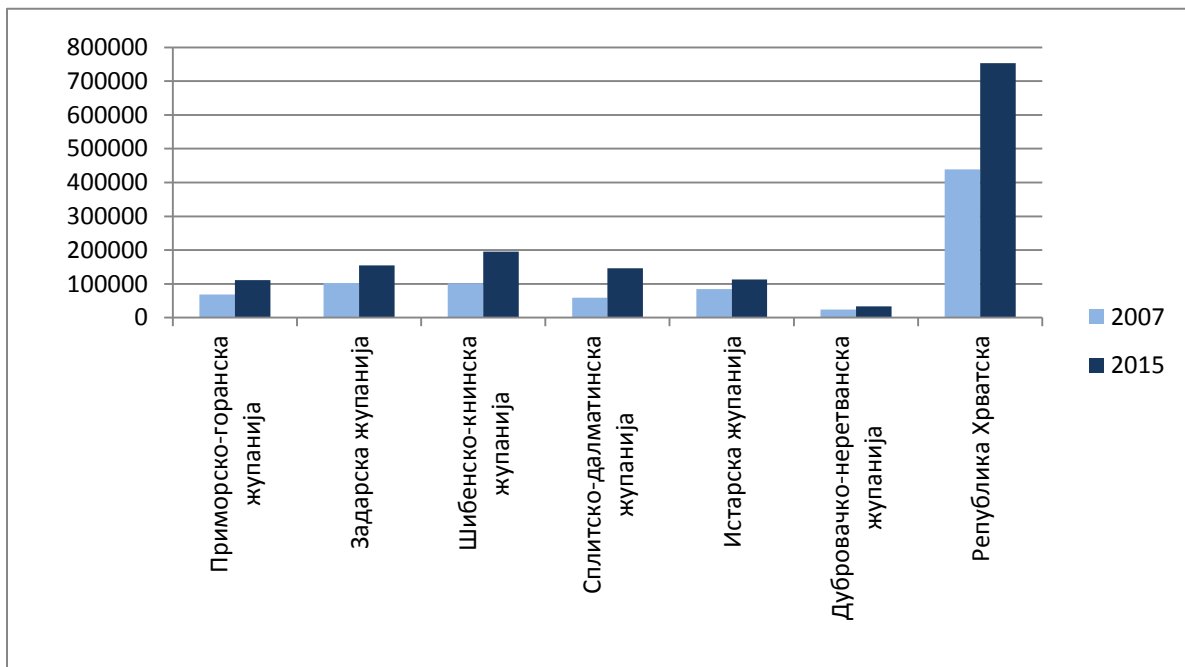
¹⁶⁰Доступно на интернету: <http://www.poslovnih.hr>(25.12.2017.)

¹⁶¹ Министарство мора, промета и инфраструктуре и Министарство туризма (2008.) „Стратегија развоја наутичког туризма Републике Хрватске, за раздобље од 2009. до 2019. године“ Загреб, стр. 19

- приходи од разних накнада (регистрације пловних објеката, издавања вињета за страна наутичка туристичка пловила, боравишне таксе наплаћене од туриста наутичара и др.);
- приходи од концесија на морском добру на којем су изграђени капацитети у функцији наутичког туризма и
- приходи од продаје погонског горива;

У оквиру дате стратегије, приход од наутичког туризма у Хрватској, за 2007. годину, као 10% од укупног прихода од туризма те године, који је износио 7 милијарди €, процењен је на 700 милиона €. Ако се применом истог метода оквирно израчуна приход од наутичког туризма 2015. године, када је укупни приход од туризма у Хрватској био 7,9 милијарди евра, долази се до износа од 790 милиона € прихода од наутичког туризма . Треба узети у обзир, да у оквиру овог начина обрачуна, у приходе од наутичког туризма, нису урачунати ефекти, које наутички туризам има на делатности као што су угоститељство, трговина и др.

Графикон 20. Кретање прихода хрватских лука наутичког туризма у милионима куна (безПДВ-а) посматрано по приморским жупанијама ($1Kn=0,1339 €$ или $0,1445 \$$)



Табела 26. Раст прихода у лукама наутичког туризма у Хрватској од 2007. до 2015. године

Приход у 000 <i>Kn</i> без ПДВ-а	2007	2015
Република Хрватска	439178	753412
Изнајмљивање везова	333799	519360
Стални	246457	416154
Транзитни	87342	103206
Сервисне услуге	38419	57185
Остали приходи	66960	176867
Приморско-горањска жупанија	68297	110778
Задарска жупанија	102246	154704
Шибенско-книнска жупанија	102016	194979
Сплитско-далматинска жупанија	58581	146284
Истарска жупанија	84166	113209
Дубровачко-неретванска жупанија	23872	33458

Извор: Министарство мора, промета и инфраструктуре и Министарство туризма (2008.) „Стратегија развоја наутичког туризма Републике Хрватске, за раздобље од 2009. до 2019. године“ Загреб, стр. 19

Међутим, ако би у процену прихода од наутичког туризма узели само статистичке податке везане за луке наутичког туризма (табела 26), дошли би до ужег али детаљнијег одговора о кретању једног дела директних економских показатеља везаних за наутички туризам у Хрватској.¹⁶²

Од 2007. до 2015 године, приход лука наутичког туризма се повећао за преко 70 % са 439 милиона *Kn* на 753 милиона *Kn*, при чему је приход од изнајмљивања веза порастао са 334 на 519 милиона *Kn*. Приходи од сервисних услуга, у лукама наутичког туризма, су имали мање повећање у посматраном периоду са 38 милиона *Kn* 2007. године на 48 милиона *Kn* 2015. године. У посматраном периоду приметан је пад учешћа прихода од веза у укупним приходима са 76% колико је било 2007. године на 69% учешћа 2015. године. Пад учешћа прихода од веза, уз изразито динамичан раст укупних прихода, указује на повећање прихода по осталим основама, као резултат бољег асортимана и

¹⁶² Ибид стр.43

квалитета услуга у лукама, те самим тим и присуства квалитетнијег сегмента тражње. Раст категорије „осталих прихода“, у лукама наутичког туризма у Хрватској, од 2007. до 2015. године, за скоро 200%, са 67 на близу 180 милиона *Кп*, асиметричним повећањем у односу на укупне приходе, потврђује тезу мултипликативности ефекта овог вида туризма. Истовремено, много значајније повећање, како укупних, тако и појединих сегмената прихода, имају жупаније у којима се у посматраном периоду улагало у развој нове и побољшање постојеће понуде.

Изградња нове понуде, посебно у делу увећања броја капацитета (везова) мора бити координирана, како би се обезбедили сви аспекти одрживости. У супротном изразити раст економских показатеља биће успорен и заустављен, као резултат пада квалитета, изазван прекомерним-неодрживим оптерећењем просторних и осталих ресурса, што неминовно доводи до пада атрактивности понуде. У циљу успостављана координације, између свих учесника у формирању наутичке туристичке понуде у Хрватској, током 2014. године, приступило се изради Акцијског плана развоја наутичког туризма. Овај Акцијски план би требало да осигура спровођење активности, у складу са Стратегијом развоја туризма Републике Хрватске до 2020. године, у сфери наутичког туризма за посматрано раздобље. Резултат спровођења овог плана, требало би бити решење најзначајнијих проблема са којима се сусреће наутички туризам Хрватске на свом развојном путу. Израду Акцијског плана, у оквиру Међуминистарског стручног већа задуженог за спровођење Стратегије развоја туризма до 2020. године, преузело је Министарство туризма са Институтом за туризам. У оквиру припрема, и у току саме израде, укључен је велики број судионика – *stakeholder a* са свих нивоа (националног, регионалног и локалног). Методолошки приступ, у изради Акцијског плана, сагледаванаутички туризам у Хрватској, као мултидисциплинарну појаву. Мултидисциплинарност се огледа у приказу наутичког туризма у Хрватској кроз четири појавна облика - подврсте: јахтинг (јахтарење) – пловидба на властитим или унајмљеним (чартер) бродима – јахтама; домаћа вишедневна крстарења (домаћи крузиг) – пловидба на бродовима под хрватском заставом (углавном су то тзв. гулети); међународна бродска крстарења (крузинг) – крстарења морем на малим, средњим и великим бродовима под страном заставом и међународна речна крстарења – крстарења рекама бродовима под страном заставом.

У израду Акцијског плана развоја наутичког туризма укључени су судионици – учесници - стејкхолдери по следећој спецификацији:

- **стејкхолдери заједнички за све облике наутичког туризма:** министарства у Влади Републике Хрватске, жупаније и градови, лучке управе, туристичке заједнице на подручју одвијања наутичког туризма, развојне агенције на подручју одвијања наутичког туризма, невладина удружења за заштиту околине;
- **стејкхолдери специфични за јахтинг туризам укључујући чартер:** удружења: удружење наутичког туризма (Хрватска господарска комора), удружење хрватских марина, удружење пружитеља услуга на пловилима – чартер (Хрватска господарска комора), удружење мале бродоградње (Хрватска господарска комора), удружење наутичког сектора (Хрватско удружење послодаваца), Удружење скипера Јадрана, АЦИ, марине, чартер компаније, Хрватски регистар бродова, бродски агенти за мегајакте, агенције за најам бродова са сталном посадом, истакнути појединци;
- **стејкхолдери специфични за домаћа крстарења на мору:** Удружење туристичких бродара (Хрватска господарска комора), Групација јахте са професионалном посадом, Удружење малих бродара сјеверног Јадрана, Хрватско удружење приватних бродара, Удружење малобродоградње (Хрватска господарска комора), Удружење наутичког сектора (Хрватско удружење послодаваца), туристичке агенције, туристичке атракције, власници бродова/бродске компаније, Хрватски регистар бродова, истакнути појединци;
- **стејкхолдери специфични за међународна крстарења на мору:** бродски агенти, бродске компаније, туристичке агенције, истакнути поједин, туристичке атракције
- **стејкхолдери специфични за међународна крстарења на рекама:** лучке управе Вуковар, Сисак, Осјек, Славонски Брод, агенција за водне путеве, бродски агенти, бродске компаније, туристичке агенције, туристичке атракције, Центар за развој унутарње пловидбе, истакнути појединци.¹⁶³

Акцијски план, као синтеза стратешких докумената, Стратегије развоја туризма у Хрватској до 2020. године и Стратегије развоја наутичког туризма од 2009. до 2019.

¹⁶³ Институт за туризам (2015), „Акцијски план развоја наутичког туризма“ Загреб, стр.10

године, одређује и циљеве које треба остварити, кроз јасно дефинисане програме, како би се коначно усвојени стратешки документи почели и примењивати у пракси, кроз адекватну прераспodelу одговорности са јасно утврђеним роковима за њихову реализацију. У оквиру програма мера су јасно дефинисани и извори финансирања за активности које из њих произилазе. Циљеви као сублимат свих стратешких докумената, везаних за турички туризам, проистекли су из визије која Хрватску у будућности види као: “најпожељнију јахтинг дестинацију на Средоземљу, креирану према мери човека који поштује природу и околину, делећи баштину предака са будућим генерацијама”.

Циљеви развоја који произилазе из претходно наведене визије деле се на опште и посебне. Општи циљеви су:

- дугорочно одрживи развој (носиви капацитет простора, заштита и унапређење природних ресурса);
- подизање нивоа благостања становништва (кроз приходе и запошљавања) и
- развој који не изазива конфликте у друштву већ подстиче на укључивање.

Посебни циљеви развоја проистичу из општих циљева и пут ка њиховом остварењу јасно је дефинисан као део појединих програма у оквиру Акцијског плана:

- уредити и ускладити легислативу те уједначити службену терминологију;
- повећати капацитет (број везова);
- прилагодити пореску политику конкурентским земљама;
- устројити систем потребних података и начин њиховог праћења;
- устројити учинковит систем за управљање јахтингом;
- уводити зелене технологије и иновације у развој понуде и управљање;
- унапредити промоцију;
- подићи ниво вештина и компетенција учесника;
- успоставити учинковит систем заштите околине и природе;
- повећати потрошњу јахташа и прихода од јахтинга;
- повећати сигурност пловидбе и спашавања на мору и
- повећати домаћу производњу пловила и опреме за пловила.

Реализација више посебних циљева планирана је кроз осам програма. У оквиру програма реализације, горе наведених посебних циљева, поред циљева и активности, уз

образложење дефинисани су извори финансирања, главни и додатни носиоци активности и временска динамика реализације. Акцијски план, поред јахтинга, на исти начин даје и смернице развоја домаћег и међународног крузинга (бродских крстарења на мору) и међународних речних крстарења.¹⁶⁴

Детаљан попис свих учесника у изради Акцијског плана развоја наутичког туризма Института за туризам из Загреба (2015.) дат је као приказ модела који на свеобухватан начин уз антиципирање претходно усвојених стратешких докумената, транспарентно, укључује и стејкхолдере из различитих области ради формирања квалитетног плана активности у циљу унапређења те делатности на посматраној дестинацији. Примена таквог модела кориштена је приликом теренског истраживања ставова стејкхолдера у оквиру предметне дисертације (Прилог 1), а може бити од користи и у реализацији сличних институционалних активности на морским пловним путевима у Црној Гори и унутрашњим пловним путевима у Србији.

Коначно, наутички туризам у Хрватској већ има јако значајну улогу у развоју целокупног туризма, али и целе економије, кроз мултипликативне ефекте које производи у систему. Коефицијент мултипликативног дејства на привреду, новца уложеног у туризам у Хрватској је 3,2 и мањи је од рецимо америчког где се 1 \$ уложен у туризам окрене у функцији мултипликатора 4,2 пута. То значи да су приходи остварени од страних туриста додатно утицали на хрватску привреду 3,2 пута.¹⁶⁵

3. Међународни трендови у развоју одрживог наутичког туризма

Изразити раст тражње и понуде у делу прихватних капацитета, као и производње наутичких туристичких пловила, преусмерава пажњу са апсолутног повећања прихода на одрживи развој наутичког туризма. Заштита животне средине, посебно у природно осетљивим деловима, доноси читав низ ограничења, која се реализују кроз међународне конвенције, протоколе и законску регулативу на националном нивоу дестинација, у којима се развија овај вид туристичке понуде. Опште препоруке у циљу постизања одрживости

¹⁶⁴ Ибид стр.22

¹⁶⁵ Луковић, Т., Гржетић, З., (2006), „*Наутичко туристичко тржиште у теорији и пракси Хрватеске и Еуропског дијела Медитерана*“ Хрватски хидрографски институт, Сплит, стр.93

развоја су да се приликом планирања и реализације инвестиција, у нове наутичке прихватне капацитете, акценат стави на еколошки већ девастирана подручја, попут бродоградилних и трговачких лука, напуштених или индустријских зона, које нису у складу са националним интересима одрживог развоја. На тај начин, кроз развој нових капацитета, обезбеђује се унапређење простора. Даљње препоруке се односе на реструктурирање постојећих капацитета, тако да могу адекватно одговорити новим захтевима тражње али и регулатора задужених за ову област.

У оквиру предметног истраживања дошло се до закључка да су на тржишту тражње у савременом наутичком туризму присутни следећи трендови:

- повећање учешћа нових тржишта са Истока (манифестује се кроз све веће присуство наутичара из земаља некадашњег источног блока, посебно Русије);
- изразита потреба за осећајем безбедности (због растуће опасности од тероризма и нових заразних болести, туристи све више желе да одмор проведу у индивидуално организованим аранжманима, ван масовних центара окупљања, што доприноси расту интересовања за наутичком туристичком понудом;
- информациона образованост у свим сегментима (присутна је од информисања о дестинацијској понуди, путем интернета, до савремене технике управљања пловилима, која је заснована на иновативним кумпјутерским технологијама);
- раст учешћа старије популације (присутан је и у сегменту наутичке туристичке тражње, како због укупних демографских токова на међународном тржишту туристичке тражње, тако и због све већег комфора који обезбеђују произвођачи пловила и власници марина);
- повећање тражње за већим пловилима (у категоријама изнад 12 и 15 метара дужине, посебно је изражен у изградњи великих пловила – мегајахти, које су значајан извор прихода, како за произвођаче пловила, тако и за власнике прихватних капацитета);
- раст тражње за маринама које пружају више од услуге веза (манифестује се кроз изградњу нових савремених марина, које поред услуге веза пружају и услуге смештаја у висококвалитетним хотелским капацитетима или апартманима, који су

у склопу марине, а продати су власницима пловила уз све пратеће услуге попут угоститељских објеката и трговина, спортских терена, забавних и велнес садржаја и др) и

- осетљивост на еколошку очуваност дестинације (чему доприноси укупан став савременог друштва, у којем наутичари, због континуираног додира с природом приликом пловидбе, представљају посебно осетљиву категорију).

Произвођачи пловила су понуду прилагодили захтевима тражње, у смислу повећања комфора смештаја и поједностављења управљања пловилом. Прилагођавање је извршено и у складу са условима који се прописују везано за поштовање еколошких стандарда, било да се ради о погонским стројевима, емисији штетних гасова и нивоу буке коју емитују или материјалима који се користе у изради трупа. Временом су прилагођена и средства, која се користе у заштити пловила од агресивног дејства морске средине, а која су због хемијског састава, у прошлости, представљала еколошку опасност.

Коначно и носиоци понуде су, било да се ради о креаторима дестинацијске политике одрживог развоја, или инвеститорима и власницима прихватних капацитета и осталих садржаја, прилагодили планове и смернице за њихову реализацију у складу са савременим трендовима на тржишту тражње.

3.1. Трендови у изградњи наутичких туристичких пловила

Развој производње пловила за спорт и разоноду – наутичких туристичких пловила, спада у основне факторе укупног развоја наутичког туризма. Увођењем нових материјала и технологија у изградњи пловила, као резултат улагања у истраживање и развој како пловидбених перформанси тако и функционалних карактеристика пловила, обезбедио се раст тржишта тражње. Наутичка туристичка пловила постају лакша за управљање, комфорнија за боравак и јефтинија за набавку и одржавање. Производња пловила се у односу на врсту трупа и погон дели на: пловила са моторним погоном (*motor yachts*), једрилице (*sail yachts*) и гумењаци (*inflatable vessels*). Производња пловила подразумева учешће више подизвођача, од произвођача трупа пловила, преко произвођача мотора, до

произвођача различите опреме за пловила, као што су управљачки елементи, навигациони уређаји, једра и др. У поступку производње пловила долази до издвајања три модела производње: серијска производња, у којој се серија пловила попут аутомобилске индустрије производи по одређеном моделу на унапред дефинисаној платформи; „*semicustom*“ – је производња пловила у којој је део производње серијски, на унапред дефинисаној платформи, а део по поруџбини купца и „*custom*“ производња, која подразумева изградњу пловила у потпуности по наруџби купца. Произвођачи пловила и опреме у највећем броју припадају категорији „средњих и малих“ предузећа. У Европи су међу великим произвођачима пловила најпознатији произвођачи пловила из Италије (*Azimut-Benetti i Feretti*), Француске (*Beneteau*), Велике Британије (*Princess i Sunseeker*) и Немачке (*Hanse-yachts i Bavaria*). Пловила се у Европи производе у складу са *ISO (International Organization for Standardization)* системом стандарда, док се у Сједињеним америчким државама производе у складу са *ABYC (American Boat and Yacht Council)* системом стандарда. Циљ је да се, у будућности, обезбеди усклађивање стандарда, како би се отклониле трговачке баријере између глобално најзначајнијих извозника ове врсте пловила.

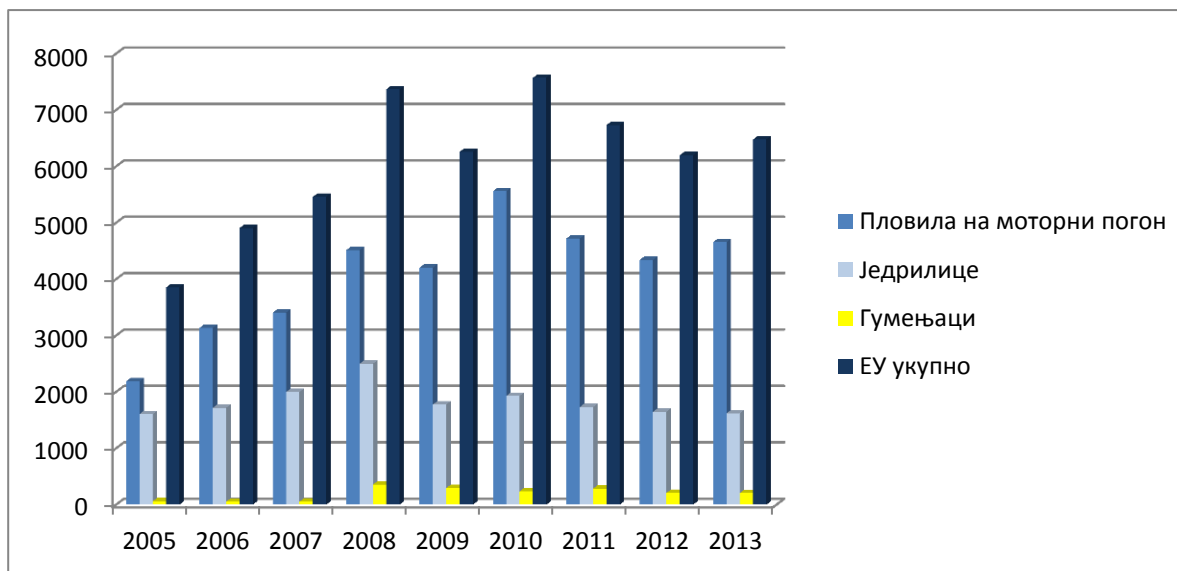
Европска унија, и у погледу производње наугичких туристичких пловила, уводи читав низ мера у циљу заштите природног окружења. Директива 2013/53/EU (*Recreational Craft Directive*), која се примењује од јануара 2016. године, одређује начин производње у складу са савременим техничким принципима, посебно у односу на околину, у смислу издувних гасова и буке коју производе пловила. Директивом се, између осталог, налаже произвођачима пловила да своје производе морају произвести и означити *CE (Conformite Europeene)* ознаком, као потврдом да је производ у погледу безбедности у складу са прописима Европске уније, те начином за његово безбедно одржавање. Ова међународно препознатљива ознака је сличног значења као *FCC (Declaration of Conformite)* ознака, која се примењује у Сједињеним америчким државама.¹⁶⁶

У будућности се предвиђа све веће присуство еколошки прихватљивих погонских уређаја, на електрични погон, чија је емисија штетних гасова и буке занемарљива у односу на моторе са унутрашњим сагоревањем. Међутим, иако је тежња да се окаени, мора и

¹⁶⁶Доступно на интернету: [https://ec.europa.eu\(25.09.2017.\)](https://ec.europa.eu(25.09.2017.))

унутрашње воде што пре заштите од штетних утицаја, које производе мотори са унутрашњим сагоревањем, производња пловила на електрични погон у том погледу заостаје за аутомобилском индустријом. Може се очекивати да ће се као одговор на све чешће увођење строгих правила, везано за пловидбу у посебно природно осетљивим - заштићеним подручјима, и овај део производње пловила све више развијати. Питање које се такође отвара у погледу заштите животне средине је рециклирање старих пловила, која су ван употребе, а углавном су произведена од стакло-пластике, коју је тешко и скупо рециклирати. Изузетно строги прописи, везани за рециклирање материјала, попут оних од којих је произведен значајан број наутичких туристичких пловила, и све веће учешће половних пловила, у укупној светској флоти, у перспективи води ка томе да ће производња пловила бити јефтинија од њиховог рециклирања.

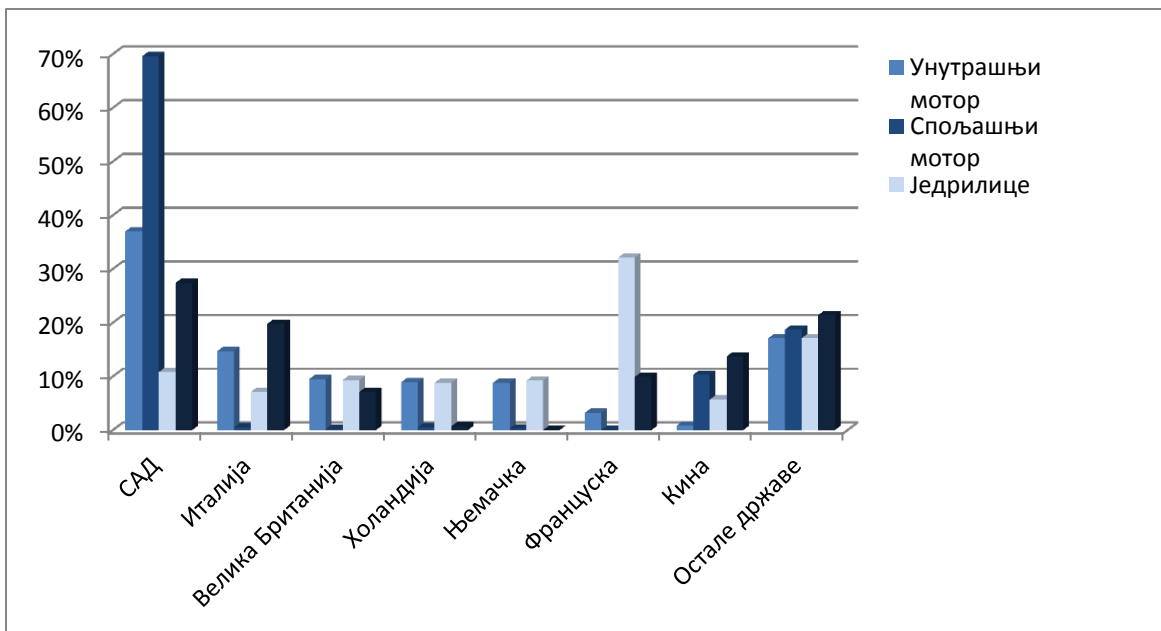
Графикон 21. Кретање укупне вредности производње пловила за спорт и разоноду у Европској Унији у периоду од 2005. до 2013. год. (у мил. €)



Извор: ECSIP Consortium (2015), „Study on the competitiveness of the recreational boating sector“ Ecorys доступно на интернету: <https://www2.deloitte.com> (26.06.20017)

Производња пловила намењених спорту и разоноди, последњих година се полако опоравља од пада који је произвела Светска економска криза. Стопе раста су и даље мање од оних које су се бележиле током периода великог раста од 70-их година двадесетог века до 2009. године, када је забележен први значајни пад у укупној вредности произведених пловила. Статистички подаци показују да су произвођачи пловила на моторни погон и гумењака, бележили мање падове и лакши опоравак, од оних који производе једрилице. Пловила чији је труп делимично или у целости изграђен од гуме, тзв. гумењаци су све присутнији у категорији луксузних пловила, па је самим тим и њихово учешће у укупној вредности производње све веће. Данас су све присутнији гумењаци, дужине преко 8м, унутрашњим и спољашњим моторним погоном изузетне снаге, и надоградњом попут оних на великим јахтама, чија цена прелази и преко више стотина хиљада €.

Графикон 22. Учешће појединих земаља у глобалној производњи пловила за спорт и разоноду 2014. године, посматрано по врсти пловила



Извор: ECSIP Consortium (2015), „Study on the competitiveness of the recreational boating sector“ Ecorys доступно на интернету: <https://www2.deloitte.com> (26.06.20017)

Према процени *Delloite-a*, глобална продаја половила намењених спорту и разоноди је 2014. године имала укупну вредност од 31,9 милијарди €. Учешће нових пловила је било у износу од 17 милијарди € (од чега су пловила до 30 м-14,1 милијарди €, док су мегајакте дужине преко 30 м учествовале у укупној произведеној вредности са 2,9 милијарди €). Половна пловила су учествовала са 14 милијарди € (од чега су половна пловила дужине до 30 м 11,4 милијарди € и половне мегајакте 2,6 милијарди €).¹⁶⁷

Коначно, у оцени трендова у изградњи пловила намењених спорту и разоноди, закључујемо, да је изузетан раст тржишта тражње успорен или заустављен под утицајем економске кризе. Тек последњих пар година долази до опоравка одређених показатеља. Произвођачи и даље послују у смањеном обиму, са већим трошковима и мањим профитом, у односу на ранији период. Поред економске кризе, све строжија регулатива, посебно у делу нових еколошких стандарда, додатно оптерећују овај вид производње. Тржиште моторних јахти, посебно оних луксузних мегајакти се брже опоравља од других сегмената, чему додатно доприноси ниска цена нафте на глобалном тржишту. Европа и Сједињене америчке државе су и даље главни носиоци активности. Америчко тржиште је и даље веће од европског, док Европа у односу на Америку бележи суфицит у односу увоза и извоза пловила. Произвођачи из тих земаља очекују да ће се у наредном периоду усагласити стандарди и прописи на релацији ЕУ-САД како би се превазишле постојеће баријере које додатно оптерећују пословање.

3.2 Трендови у изградњи лука наутичког туризма

Интензивни развој наутичког туризма, од 70-их година прошлог века, прати цели низ промена и иновација, како у производњи пловила намењених спорту и разоноди, тако и у концепцији прихватних капацитета. У почетној фази, највећи део тих капацитета је изграђен као резултат улагања државе у обалску инфраструктуру. Изузетан раст тражње, пратио је и одговарајући раст заинтересованости приватних инвеститора да улажу капитал у овај све профитабилнији вид туризма. Држава временом прелази из улоге инвеститора у

¹⁶⁷Ибидем

улогу регулатора. Креирањем низа мера, од дугорочних концесија, преко субвенција кредитних задужења намењених улагањима у наутичке туристичке капацитета, до усвајања разних нормативних аката, подстицани су развој и изградња овог вида понуде на обалама држава које су препознале наутички туризам као перспективан модел за унапређење укупне туристичке понуде и остварење значајних прихода по том основу.

У данашње време, марине су све мање места за једноставно чување и складиштење пловила намењених спорту и разоноду, а све више центри јединственог доживљаја. Приликом пројектовања и изградње нових marina, поред функционалне оптималности, све више акценат се ставља и на укупан доживљај корисника. Материјали који се користе приликом изградње маринских садржаја, поред техничких, сада морају задовољити и високе естетске критеријуме. Употребом савремених технологија, уз одговарајућа пројектна решења, носиоци понуде теже да првенствено уклопе марине у околину и амбијент којем припадају, а затим и да их применом посебних материјала, хортикултурних засада и светлосних ефеката у завршној обради учине диферентним у погледу доживљаја наутичких туриста и осталих корисника.

Поред функционалности и естетског доживљаја, у савременим marinaма, постоји читав низ садржаја који су некад били карактеристични за хотелске капацитете. Ресторани, разне трговине, базени, спортски терени и други садржаји намењени забави туриста део су асортимана услуга који се креира тако да у највећој могућој мери задовољи очекивања савремене тражње.

Посебна пажња се односи на еколошку одрживост, како акваторија марине, тако и околног подручја. Захтевна нормативна регулатива у погледу заштите животне средине, уз све оштрије изазове конкуренције, доводе до тога, да се данас приликом изградње нових или реконструкције постојећих капацитета планира и уграђује најсавременија технологија намењана преузимању и третману отпада и отпадних вода са пловила и целог подручја марине. Квалитет воде у акваторијуму marina се редовно прати са тежњом да одговара критеријумима прописаним за чистоћу воде на купалиштима. Редовно се прати и стање бидиверзитета морске воде у акваторијуму и око марине. Простори намењени точењу горива у пловила морају задовољити посебно дефинисане критеријуме заштите животне средине. Ниво дозвољене буке и издувних гасова са пловила је јасно дефинисан и

континуирано се мери у циљу заштите природе. Сервисне услуге се све чешће измештају из простора намењених боравку туриста у просторе у непосредном окружењу, који су посебно прилагођени тој намени, у складу са савременим еколошким стандардима.

Све веће учешће пловила, из категорије 12 до 15м дужине и дужих, тзв. мегајахти, у изградњи нових и реконструкцији постојећих марина на мору захтева посебно структуриране капацитете. У великом броју марина, које су изграђене у ранијем периоду, врше се реконструкције и преструктурирања, како би се капацитети прилагодили расту просечне дужине пловила. То у коначном доводи до привременог пада укупног броја везова, како у тим маринама тако и на појединим дестинацијама.

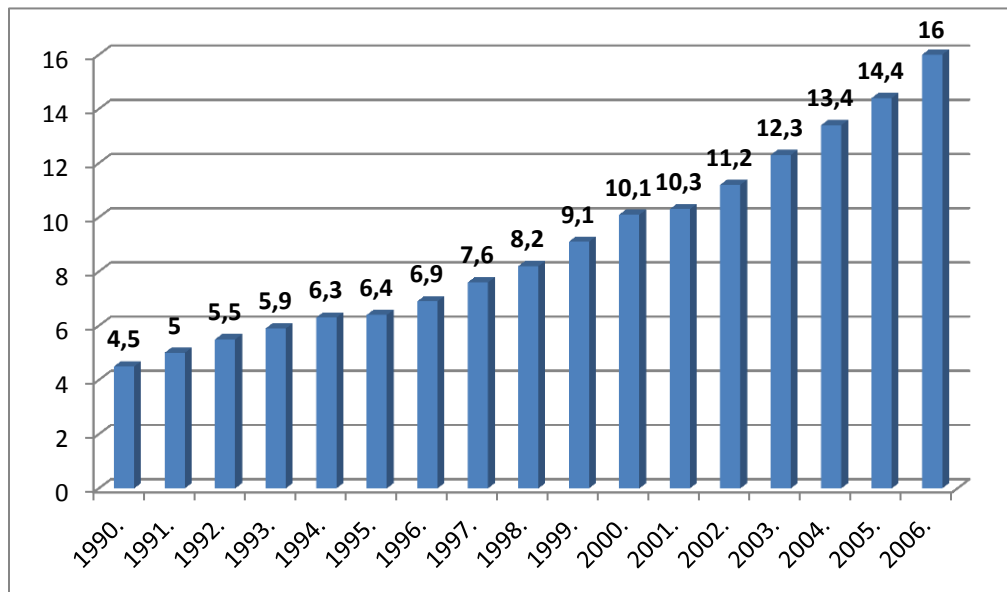
Изградња наутичких туристичких комплекса-насеља, који уз прихватне капацитете за пловила и остале туристичке садржаје, у оквиру пројекта, садрже и апартмане и виле намењене продаји, тренд је у изградњи наутичких туристичких капацитета, који се јавља као одговор на актуелне захтеве углавном богате туристичке тражње. Овај вид понуде се углавном развија на морима, али све чешће и у оквиру наутичке туристичке понуде на унутрашњим пловним путевима. На овај начин се ствара један нови комплексни туристички производ, заснован на изграђеној туристичкој атрактивности, који уједињује више појединачних носилаца понуде. Овакви су центри, попут других изграђених туристичких атрактивности, често препознати као диферентна предност туристичких дестинација, јер њихови садржаји нису намењени само туристима наутичарима, већ и другима категоријама туриста.

4. Улога крузинга у међународном наутичком туризму

Реч крузинг која се користи за опис овог вида туризма, у теорији и пракси, је енглеског порекла (*Cruising*), а према њој се усталио назив крузери за бродове на којима се обавља ова врста туристичких путовања. Аутори попут Јадрешића и Шамановића деле наутички туризам на *велики* (бродски наутички туризам који се обавља на путничким, путничко-теретним бродовима, трајектима, лебделицама, ботелима и хидрокрилним бродовима) и *мали* (који се обавља на разним врстама малих пловила као што су

једрилице, јахте, глисери, скутери, кајаци, и друга слична пловила). У том смислу „велики“ или бродски наугички туризам, кружна путовања, дефинишу као врхунац бродарске, лучке, бродограђевне и туристичко угоститељске делатности који се организује на туристичким и путничко теретним бродовима.¹⁶⁸

Графикон 23. Раст броја путника на кружним путовањима у свету од 1990. до 2006. године



Извор: Институт за туризам (2007) „Студија одрживог развоја крузинг туризма у Хрватској“ Загреб, стр.4

Крузинг, интензивнији развој доживљава од шездесетих година прошлог века, упоредо са зачецима интензивнијег развоја наугичког и туризма окренутог активностима на мору и уз море уопште посматрано. Развоју крузинга, у том периоду, посебно је допринео пад усполености путничких бродава на трансатлантским путовањима, до којег је дошло услед развоја авио саобраћаја на прекоокенским путовањима. Значајан део тадашње флоте путничких бродова преусмерен је на растуће туристичко тржиште. Након тога, у бродоградилиштима почиње производња нових путничких бродова-крузера, који

¹⁶⁸ Шамановић, Ј. (2002) „Наугички туризам и менаџмент марина“ Висока поморска школа Сплит, Сплит стр.105

временом имају све више капацитета и садржаја намењених туристима (1965. године је изграђен први крузер под називом „*Oceanic*“). У лукама пристајања се почиње развијати посебна понуда намењена крузерима и туристима на њима. Уз мора, на којима се развија домаћи (у оквиру једне државе) и међународни (у оквиру територијалних вода више држава), крузинг се упоредо развија и на великим рекама и језерима – унутрашњим пловним путевима.

Овај вид наутничког туризма се у највећој мери развија у Америци и Европи. Од 1980. године до средине деведесетих прошлог века број путника на крстарењима је порастао са 1,8 на 6,5 милиона путника, што је просечна годишња стопа раста од 8,4% (двоструко већа од стопе раста у укупном међународном туристичком промету од 4,5%). Исти тренд раста наставља се и након 1996. године, наредних 10 година до 2006. број путника на крузерима се повећао на 16 милиона годишње.¹⁶⁹

Према подацима *MedCruise* извештаја, из 2015. године, број путника на међународним кружним путовањима у свету се до 2015. године увећао на 22,2 милиона, што је било 3,2% више у односу на 2014. годину, а 40% више у односу на 2006. годину. Највећи број путника и ноћења, остварених на кружним путовањима, оствари се у Северној и Централној америци (75%), затим у Европи (24%) и Азији и Пацифику око 11% учешћа. У Америци се налазе и три највеће корпорацијске групације које контролишу 75% укупне светске крузинг индустрије *Carnival Corporation*, *Royal Caribbien Cruises* и *Star Cruises Group*.¹⁷⁰

Европа је друго по значају крузинг тржиште у свету. Поред великог броја посетиоца са стране, све већи број Европљана бира ову врсту одмора (око 5,7 милиона 2012. године). Већина од њих бира итинераре у Средоземљу (60%). Велика Британија (33% учешћа) је најзначајније емитивно тржиште за кружна путовања у Европи, а следе је Немачка (20%) и Италија, Шпанија и Француска (35% заједничког учешћа). Ако се посматра регионално, Карипско подручје, па Медитеран привлаче највише бродова и туриста на кружним путовањима. Богатство природних лепота уз близину најзначајнијег емитивног подручја за кружна путовања у свету (Америке) основна су конкурентска

¹⁶⁹Институт за туризам (2007) „Студија одрживог развоја крузинг туризма у Хрватској“ Загреб, стр.4

¹⁷⁰*MedCruise Report, Cruise Activities in Medcruise Ports- Statistics 2015.* “Pireus 2016. Доступно на интернету:www.medcruise.com/.../cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2015 (25.09.2017)

предност Карибског подручја. Итинерари се на карписком подручју деле на Источне, Западне и Јужне Карибе уз које се зависно од броја дана у склопу путовања укључују и Бахами и Бермудско подручју, иако су географски изван Кариба.¹⁷¹

Медитеран или Средоземно море је најзначајнији регион за међународна кружна путовања у Европи. Средоземно море запљускује обале три континента Европе, Африке и Азије. На Медитерану је 1996. године у Риму основана *MedCruise* асоцијација лука у које пристају бродови на међународним кружним путовањима. Циљ оснивања удружења је да се кроз повезивање, промоцију и професионални развој адекватно одговори изразитом расту и развоју овог сегмента (наутичке) туристичке тражње. За 20 година постојања *MedCruise* је објединио луке из 20 земаља са три континента медитеранског подручја. Поред лука, како би користили бенефите заједничког деловања, у асоцијацију су се учланиле и многе туристичке организације, бродски и лучки агенти и други носиоци понуде везани за крузинг у посматраном подручју.

Табела 27. Број посетиоца и пристајања крузера у лукама чланицама *MedCruise* на Медитерану 2015. године

Регион	Број лука (<i>MedCruise</i>)	Број посетиоца у лукама	Број пристајања крузера
Западни Медитеран	39	19.640.962	8.284
Јадранско море	13	4.493.707	2.555
Источни Медитеран	13	3.001.964	2.167
Црно Море	6	69.390	76

Извор: *MedCruise Report, Cruise Activities in Medcruise Ports- Statistics 2015.*“ Pireus 2016. Доступно на интернету: www.medcruise.com/.../cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2015 (25.09.2017)

Итинерари се на Средоземном мору деле на Западни Медитеран, Јадранско море, Источни Медитеран и Црно море. Средоземно море привлачи око 21% укупне светске

¹⁷¹ *Итинерерар, итинерер или итинерариј* пловине је план и програм путовања на крузеру, у оквиру којег су дати возни ред са подацима о успутним стајалиштима, удаљеностима и другим подацима везаним за путовање.

флоте крузера, од чега највеће учешће има Западни Медитеран па Јадранско море. У броју посетиатеља у *MedCruise* лукама, Западни Медитеран је 2015. године учествовао са 72,19%, Јадранско море 16,52%, Источни Медитеран 11 % и Црно Море 0,26%. У току 2015. године 18,6 милиона посетиатеља у лукама чланицама *MedCruise* асоцијације су били у транзиту.

Табела 28. Кретање броја посетиатеља у *MedCruise* лукама на Медитерану од 2010. до 2015. године посматрано по државама у којима се луке налазе

Држава	2015.	2014.	Промена 2015/2014	2010.	Промена 2015/2010
Италија	10.338.222	9.725.259	6,30%	8.931.352	15,75%
Шпанија	6.559.446	5.809.122	12,92%	5.768.609	13,71%
Француска	2.332.670	2.315.942	-0,18%	1.701.064	35,90%
Грчка	2.054.327	2.098.652	-2,11%	2.102.391	-2,29%
Турска	1.425.569	1.043.997	1,54%	1.190.015	19,79%
Португалија	1.249.108	1.087.226	14,89%	1.037.096	20,44%
Хрватска	1.203.433	1.153.788	4,30%	1.153.911	4,29%
Малта	668.277	517.594	29,11%	493.748	35,35%
Црна Гора	442.029	309.322	42,90%	145.185	204,46%
Гибралтар	344.140	299.923	14,74%	305.161	12,77%
Монако	259.325	200.039	29,64%	321.079	-19,23%
Кипар	173.309	183.507	-5,56%	378.909	-54,26%
Словенија	57.893	58.970	-1,83%	37.264	55,36%
Тунис	53.780	440.433	-87,79%	895.403	-93,99%
Румунија	31.856	69.910	-54,43%	21.286	49,66%
Русија	19.501	34.299	-43,14%	22.509	-13,36%
Бугарска	7.575	41.763	-81,86%		
Украјина	6.563	8.506	-22,84%	66.010	-90,06%

Извор: *MedCruise Report, Cruise Activities in Medcruise Ports- Statistics 2015.* "Pireus 2016. Доступно на интернету: www.medcruise.com/.../cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2015 стр.43 (25.09.2017)

У посматраном периоду (табела 28) број посетиоца са крузера у Црној Гори (Котор) од 2014. до 2015. године повећао се за 132 хиљаде или 42,9%. Црна Гора, осим у посматраном периоду, бележи највећи процентуални раст посетиоца са крузера, међу медитеранским државама чије су луке чланице *MedCruise*-а и у петогодишњем периоду од 2010. до 2015. године. Треба напоменути да су у том периоду неке од значајнијих медитеранских туристичких дестинација забележиле пад (Грчка, Кипар и Монако) броја посетиоца са крузера, иако нису биле под директним утицајем политичко-безбедонских криза.

Поред мора, кружна путовања се у последње време интензивно развијају и на рекама. За разлику од морских крузера, бродови намењени кружним путовањима реком су због ширине, дубине река и висине мостова, значајно мање величине и капацитета (дужине, ширине и висине). У међународном крузингу на мору бродови данас често имају капацитете преко 3000 путника, док је на рекама просечан капацитет 150 путника. За разлику од крузинга морем Европа је најзначајније тржиште у кружним путовањима реком. У Америци река Мисисипи је водећа дестинација за организацију речних кружних путовања, док се према *Gramerstorfu*, највећи број путника и кружних путовања реком у Европи оствари на Рајни, Мајни, Дунаву, Елби и реци Дуоро, а нешто мањи на Волги и Дњепру. Главна емитивна тржишта за речна кружна путовања европским рекама су Немачка (37%) и САД (30%), а следе Француска (15%), Велика Британија (10%), Аустралија и Швајцарска са по 3% учешћа у укупном броју путника. У току 2013. године на кружним путовањима европским рекама забележено је близу милион путника (940 хиљада). Демографска структура путника на речним крстарењима је различита у односу на морска. Док је на мору, због пада просечне цене аранжмана, као резултат економије обима (односно раста величине бродова која доводи до пада трошкова-цене по јединици капацитета), као и све већег броја разних тематских путовања намењених младима, демографска структура таква да показује раст учешћа туриста из категорије младих, на рекама у Европи је „*oversixty* популација“ (изнад шездесет година) најзаступљенија на кружним путовањима. Старење европске популације, посебно у богатијим земљама Централне и Западне Европе, близина главних итинера за европска кружна путовања тим тржиштима тражње и посебно атрактивност овог вида „мирног“ провођења одмора на води (реци), обилазећи више дестинација (држава), иде у прилог развоју овог вида

туризма. Од 2012. до 2013. године број путника се на речним крстарењима у Европи увећао за 12%.¹⁷²

Према извештају *MedCruise*-а за 2015. годину, овај вид туризма је у Европи генерисао око 40 милијарди € прихода од добара и услуга везаних за кружна путовања (од чега је 16,6 милијарди € директних прихода). У оквиру укупних прихода подразумевају се приходи по четири основа: приходи од посетиоца, приходи од услуга које су подршка кружним путовањима, приходи административног особља и посаде на бродовима и приходи од изградње и одржавања крузера. Сматра се да приходи од изградње и одржавања крузера чине 15% од укупних прихода, док 85% чине приходи по остала три основа.¹⁷³

У Акцијском плану за развој наутичког туризма у Хрватској је наведено да индустрија кружних путовања у Европи запошљава 326 хиљада људи, те да сваки нови милион потрошње резултира са 21 новим радним местом са бруто приходом од 31000 €. ¹⁷⁴

Међународни крузинг на мору и рекама последњих педесет година бележи изузетан раст свих показатеља, међутим, на многим дестинацијама се покренуло питање одрживости даљег развоја овог вида туризма. Имајући у виду да су растом капацитета и садржаја савремених крузера они превазишли досадашњи третман пловених хотела и почињу се посматрати као туристичке дестинације, њихово присуство у дестинацијама на копну изазива низ позитивних али и негативних ефеката. Присуство великог броја туриста са крузера, у дестинацијама чија је изврност заснована на природним, културно-историјским и антропогеним ресурсима, смањује њихову атрактивност, како стационираним туристима, тако и онима са крузера. Ограничен прихватни капацитет, поред пада атрактивности, огледа се и у поремећају рада свих сегмената организације нормалног функционисања дестинације. То изазива незадовољство већине учесника у креирању туристичког производа дестинације који нису директно везани за интересе крузинг компанија. Поремећај се јавља и у нормалном функционисању служби локалне управе, што производи незадовољство локалног становништва. Поред савремених решења у погледу заштите животне средине, везаних за употребу савремених крузера, масовност сама по себи представља еколошки ризик. Због свега тога је у оквиру стратегије одрживог

¹⁷² Институт за туризам, (2007) „*Студија одрживог развоја крузинг туризма у Хрватској*“ Загреб, стр.65

¹⁷³ MedCruise Report, „*Cruise Activities in Medcruise Ports- Statistics 2015.*“ Pireus 2016. стр.16

¹⁷⁴ Институт за туризам, „*Акцијски план развоја наутичког туризма*“ Загреб 2015 стр.46

развоја крузинга на некој дестинацији, изузетно важно дефинисати њихов одрживи прихватни капацитет. Одрживост прихватних капацитета се дефинише почевши од луке у погледу прихватљивог броја крузера у акваторијуму луке уз друга пловила у истом тренутку, преко туристичке дестинације и издвојених атрактивности које туристи са крузера посећују на копну, па све до путне и остале локалне инфраструктуре.

Коначно, савремени крузинг је развојна шанса коју је потребно континуирано пратити као засебан вид наутичког туризма. Он није конкуренција наутичком туризму заснованом на пловлима намењеним спорту и разоноди. Крузинг је данас препознат, истовремено, као изузетна шанса у погледу економских ефеката и претња у смислу одрживости даљег развоја на најатрактивнијим дестинацијама.

ШЕСТИ ДЕО

УПРАВЉАЊЕ РАЗВОЈЕМ ЦРНОГОРСКОГ НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА

1. Досадашњи развој црногорског наутничког туризма

Убрзани раст и развој савременог наутничког туризма у Црној Гори попут оног на конкурентским дестинацијама, и поред изузетних природних потенцијала, почео је релативно касно. Иако се прво помињање јахти и јахтарења среће још крајем деветностог века, када је 1866. године, од турског Султана, Краљ Никола добио на дар јахту Силистрија, тек се почетком осамдесетих година двадесетог века приступило делимичној изградњи наутничких туристичких капацитета. Према Аполониу, до 1965. године у СФРЈ није донесен ниједан дугорочни, јединствени и усмеравајући туристички програм изградње материјалне основе за развој наутничког туризма на целом југословенском јадранском подручју.¹⁷⁵ У оквиру пројекта „Јужни Јадран“ плански је дефинирана изградња наутничких туристичких капацитета у Бару и Котору. Међутим, до осамдесетих година прошлог века, извршено је само делимично прилагођавање оперативних обала у лукама Котор, Бар и Будва.

Прво путовање путничким бродом, које је делимично имало обележје и туристичког, десило се 1838. године на линији између Трста и Котора, бродом „*Conte Mitrowsky*“ у власништву „*Lloyd-Austriaco*“-а. Путовање на овој релацији је трајало три недеље, а итинерар је укључивао и заустављање у успутним лукама у којима су приређивани разни програми и манифестације намењени анимацији путника.¹⁷⁶

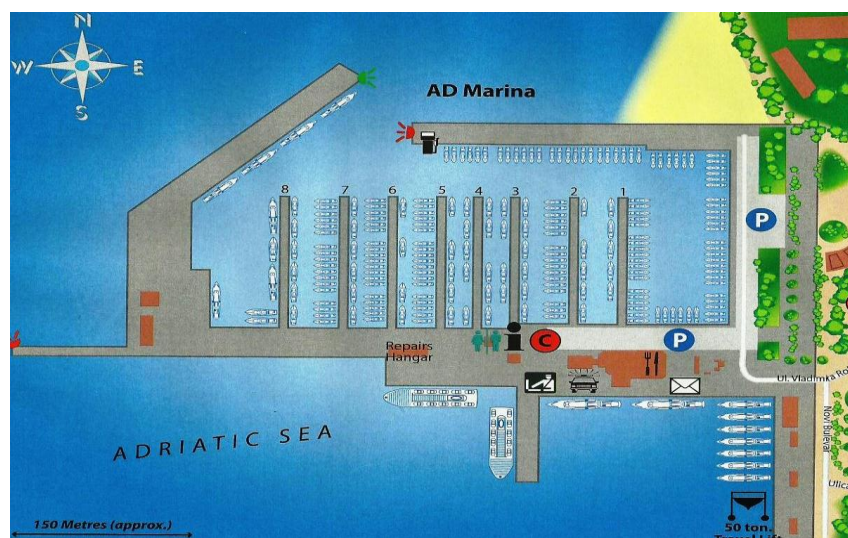
Стратегија развоја наутничког туризма у Црној Гори, која израђена уз помоћ немачког *GTZ-a* и усвојена 2005. године од стране Владе Црне Горе, први је стратегијски плански документ који се односи на јединствени развој овог вида туризма на њеној обали.

¹⁷⁵ Аполонио, А., (1969) „*Наутички туризам на Јадрану, са посебним освртом на Јужни Јадран*“ Мађуопћински одбор Туристичких друштава Јужног Јадрана, Дубровник, стр. 89

¹⁷⁶ Ибид стр. 62

Развој материјалне основе, за изградњу наутичких туристичких капацитета, пре усвајања предметне стратегије, третиран је у оквиру појединачних, углавном просторно урбанистичких планова, на нивоу општина и неколико студија финансираних такође од стране немачког GTZ-а („Наутички туризам у Црној Гори – ситуација и развојни потенцијал“, „Нацрт модела концесија и менаџмента марина у Црној Гори“, „Институционални и законски оквир за управљање обалним простором Црне Горе“)

Према међународним пељарима у Црној Гори данас су у понуди четири марине у Бару, Будви, Котору и Тивту, са око 1800 везова намењених наутичким туристичким пловилима. Поред везова у маринама, у понуди су и везови у комуналним лукама у Херцег Новом (Шквер), Тивту (Калимањ) и Улцињу.



Слика 10. АД Марина Бар

Извор: „Yachting Pages, Mediterranean, Europe, Africa & Middle East“ (2011-2012) стр.267

Марина Бар је прва марина на уласку у црногорске територијалне воде из правца Отранта – Јонског мора (географска позиција - 42°05' N 019°05' E). Основана је 1985. године. Налази се у срцу урбаног језгра Бара уз Луку Бар. Марина Бар у понуди има 900 везова у мору и 250 на копну. Са дубином мора на везу од 3 до 5 м и максималном дужином пловила до 35м. Постоји могућност одлагања и сервисирања пловила у хангарима на копну. Марина располаже са паркингом за 300 возила. У оквиру марине се

налазе и бензинска станица за снабдевање пловила горивом, санитарни чворови, уређаји на гатовима за снабдевање пловила електричном енергијом и водом. Наутичким туристима су на располагању и услуге лучке капетаније, бесплатан бежични интернет, целодневни видео надзор и обезбеђење током целе године, као и велики број трговачких и угоститељских садржаја у окружењу марине. Марина Бар послује под називом АД Марина Бар и организована је као акционарско друштво у већинском власништву државних фондова (Инвестиционо развојног и Пензијског) и државе Црне Горе.



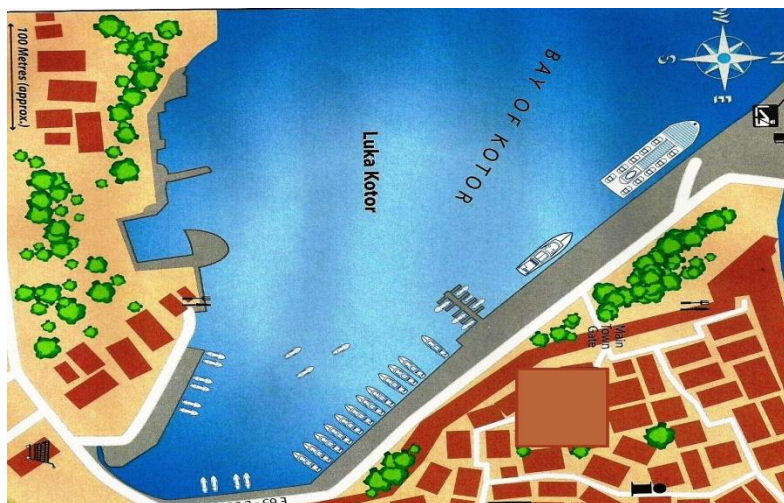
Слика 11. Марина Будва

Извор: „Yachting Pages, Mediterranean, Europe, Africa & Middle East“ (2011-2012) стр.266

Марина Будва је следећа марина до које се долази пловидбом уз црногоски део јадранске обале (географска позиција 42°16'N 18°50' E). Марина се налази уз стари град Будва. Располаже са 600 везова, од којих је 380 комерцијаних, остали су комунални везови намењени локалном становинштву. Број комерцијаних везова у марини се од 2006. до 2011. године повећао са 120 на 380 везова, намењених пловилима дужине од 5 до 65 м, са дубином мора на везу до 6 м. Наутичарима су поред бензинске станице намењене снабдевању пловила горивом, на располагању и санитарни чворови, уређаји на гатовима за снабдевање пловила електричном енергијом и водом, услуге лучке капетаније, бежични интернет, безбедоносни видео надзор и др. Марина је у приватном власништву. Раније је

пословала под називом МЦ Марина Будва, а након промене власника пре две године мења називу у „*Dukley Marina*“ – Марина Дукља.

Даљом пловидбом црногорским територијалним водама према северу долази се до Бококоторског залива, у којем се налазе две марине Котор и Порто Монтенегро. Марина Котор је мала марина у оквиру Луке Котор, која се налази одмах уз стари град Котор (Географска позиција 42°25'N 18°46'E). Марина располаже са свега 30 везова намењених пловилима дужине до 22 м, са дубином мора на везу до 8,5 м. Везови су обезбеђени прилагођавањем дела оперативне обале на путничком терминалу луке, која је првенствено намењена сервисирању крузера на међународном путовању.



Слика 12.- Марина Котор

Извор: „*Yachting Pages, Mediterranean, Europe, Africa & Middle East*“ (2011-2012) стр.263

Марина Порто Монтенегро је изграђена на простору некадашњег Војног ремонтног бродоградилшта - завода „Сава Ковачевић“ у Тивту. Налази се у ужем градском језгру (географска позиција 42°26'7"N 18°41'36" E). Пројекат изградње луксузне марине на простору некадашњег војног бродоградилшта започет је 2007. године, са намером да се овај наутричкотуристички комплекс позиционира као један од најпрестижнијих те врсте на Медитерану. Релациција прве фазе инвестиције је подразумевала изградњу капацитета у мору, уз употребу затечене лучке инфраструктуре, којом ће се обезбедити 180 везова

намењених пловилима до 100 м дужине са дужином мора до 17,5 м на везу. Поред садржаја у мору на копну су изграђени пратећи садржаји, у виду луксузног туристичког насеља са великим бројем угоститељских, трговачких и забавних садржаја. Виле у оквиру насеља су изграђене са засебним стамбеним јединицама намењеним продаји. Држава Црна Гора, у циљу подстицаја овог пројекта, као пионирског у развоју висококвалитетне наутичке туристичке понуде, донела је читав субвенција и нормативних аката. Релаизација прве фазе пројекта Порто Монтенегро, означава прекретницу у развоју црногорске наутичке туристичке понуде. Кроз промоцију овог пројекта, на глобалном најпрестижнијим дестинацијама, за Црну Гору као дестинацију су се заинтересовали и други инвеститори, тако да је данас у току реализација два слична инвестициона пројекта високе вредности у Кумбору и на Луштици.



Слика 13. Марина Порто Монтенегро (Фаза 1)

Извор: „*Yachting Pages, Mediterranean, Europe, Africa & Middle East*“ (2011-2012) стр.264

Друга фаза пројекта Порто Монтенегро, подразумевала је проширење капацитета у мору и изградњу хотела високе категорије. Након реализације ове фазе инвестиције, marina располаже са 450 везова намењених пловилима од 12 до 250 м дужине и хотелом из међународног ланца „*Regent*“ са 86 соба високе категорије.

Поред marina, у Боки Которској, туристи наутичари могу користити и услуге веза у лукама од локалног значаја, тзв. комуналним лукама, Шквер у Херцег Новом и Калимањ

у Тивту, Рисан и Зеленика. Лука Шквер пружа услугу веза на унутрашњој страни лукобрана дужине 210 на 14 металних и 20 камених битви са могућношћу спајања пловила на уређаје за снабдевање електричном енергијом и водом. У оквиру ове луке постоји и могућност закупа целогодишњег веза у делу акваторијума који користи Једриличарски клуб Југоле Гракалић из Херцег Новог. Лука Калимањ нуди могућност веза на 10 гатова и мулу дужине 45 m, на којем су уграђене битве и алке за привез пловила. У овим лукама се могу сигурно сместити само пловила мање дужине до 15 m. У Бококотрском заливу постоји и читав низ пристаништа, понти и мандраћа (мале сеоске лучице) који су прилагођени везивању углавном мањих пловила намењених спорту и разоноди.

2. Планирање развоја црногорског наутичког туризма

Проблем планирања и анализа у циљу дефинисања будућих политика у туризму захтева предвиђање будућих стања. Процене нивоа будуће потражње за различитим услугама, обима путовања, тржишног учешћа различитих дестинација и делатности, нивоа дискреционог дохотка, каматних стопа на позајмице, промена у интересовањима и очекивањима потрошача и многих других економских и социјалних променљивих, су од пресудног значаја за планирање и управљање туристичким развојем.¹⁷⁷

Према *Dredge D.* и *Jenkins J.* различите приступе туристичком планирању и политици можемо класификовати на: *ad-hoc* планирање, просторно дестинацијско планирање, планирање вођено потражњом – стварање тржишта и планирање вођено понудом. Ни један од наведених приступа није искључив, већ је могуће пронаћи узајамне елементе у сваком од наведених.¹⁷⁸

Методологија која се користи у планирању туристичког развоја може се поделити на традиционалне и савремене моделе планирања. Традиционални модели планирања се заснивају на постојећим ресурсима и процени трендова на светском туристичком

¹⁷⁷ Smith, S., (1989) „*Tourism Analysis*“ Longman Scientific & Technical, London , стр. 95

¹⁷⁸ Dredge, D., и Jenkins, J., (2007) “*Tourism Planning and Policy*” Johny Willey and Sons, Australia, стр 69 према Бартолуци, М., (2013) „*Управљање развојем туризма и подузетништва*“ Школска књига, Загреб стр. 85

тржишту, па се према томе одређују и капацитети понуде. Ови модели су у примени још од шездесетих година прошлог века, када је понуда била мања од потражње. У оквиру традиционалних модела планирања разликују се два прстуса. Први је заснован на физичком планирању туризма и спроводи се у четири фазе: анализа ресурса и постојећих капацитета, програмирање додатних капацитета с проценом тржишта, израда детаљних просторних планова и на крају евалуација трошкова и користи. Други модел је заснован на економском приступу планирања у туризму. Овај модел се спроводи тако што се планира помоћу различитих економских показатеља, планирање се темељи на компарацији туристичких ресурса понуде и процени тржишта тражње, те су тако утврђене могућности развоја темељ за израду детаљних планова. Оптимална структура и број нових туристичких капацитета се одређују према горњој граници могућности искориштења капацитета. Економски приступ се примењује код високе конкуренције понуде, када је исту потребно проширити и обогатити. Овај модел се спроводи у шест фаза: процена и прогноза тржишта, компарација тржишта и ресурса, варијанте развојне туристичке политике, развојни план за сваку варијанту, одабир одређеног развојног плана и коначно израда детаљних планова изабране политике. Иако су традиционални модели планирања у туризму и даље у употреби, у њиховој примени приметан је цели низ недостатака, као што су слаба поузданост и прецизност у планирању нових капацитета и пројекцији дугорочних улагања. За разлику од традиционалних савремени модели планирања у туризму су прецизнији и поузданији. Модел *PASOLP (Product Analysis Sequence for Outdoor/Leisure Planing)* и РПП (Модел развојног просторног планирања) се издвајају у оквиру те категорије.¹⁷⁹

Због ограничености просторног ресурса и његове посебне важности за развој туризма, Модел развојног просторног планирања је применљив у оквиру истраживања будућег развоја наутичког туризма на црногорском делу Јадрана. Планирање по овом моделу се спроводи у шест фаза:

- анализа предуслова развоја;
- утврђивање тржишних детерминанти развоја;
- прогнозирање капацитета понуде;

¹⁷⁹ Вуконић, Б., Кеча, К., (2001) „Туризам и развој“ Микрорад, Загреб стр. 210

- разрада стратегије приоритета уз израду детаљних планова;
- оптимизација економско пословне и просторне организације и
- предвиђање економских, социјалних и просторних последица планираног развоја.

Развојно просторно планирање подразумева израду глобалних (мастер) развојних планова и детаљних развојних просторних планова. Глобални мастер планови теже реализацији глобалних циљева као што су национални, регионални и дестинацијски планови развоја туризма, а детаљни развојни планови који простичу из глобалних представљају прецизнију разраду постављених циљева. Ови планови могу бити краткорични (до пет година) и дугорочни (више од пет година).¹⁸⁰

Глобални планови развојног просторног планирања у црногорском туризму су Просторни план Републике Црне Горе до 2020. године, Мастер план или Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020 године, Просторни план подручја посебне намјене за морско добро Црне Горе, План посебне намјене за обално подручје Црне Горе (предлог) и др. Детаљни развојни планови простора су Просторно урбанистички планови Општина и Детаљни урбанистички планови, који су део планске документације која је у надлежности локалних управа.

2.1. Сврха планирања наутничких туристичких капацитета

Црна Гора располаже са укупно 294 км обале на Јадранском мору, територијалним водама површине 2099 км², површином унутрашњих морских вода 394 км² и укупном дужином морске границе од 148 км² (граница територијалне воде-епиконтинентални појас 104 км²).¹⁸¹ Црногорска обала представља главни развојни потенцијал државе, те је истовремено основни субјекат будућег развоја на којем се као објекту одвијају развојни процеси. Досадашње искуство показује да је управо на овом простору, због његове

¹⁸⁰ Ибид стр. 219

¹⁸¹ Управа Поморске сигурности Црне Горе, (2010), „Сигурност и безбједност пловидбе, информације за наутичаре“ УПС Бар, стр. 6

високе природно - антрополошке посебности и ограничености која му увећава тржишну вредност, присутан највећи притисак инвеститора заинтересованих за брзи обрт капитала. Као резултат тог притиска, који је посебно изражен од почетка транзиционих процеса последњих двадесет и пет година, на значајном делу црногорске обале присутан је стихијски развој. Поред неодговорног приступа надлежних органа јавне управе, недостатак одговарајуће планске документације на свим нивоима представља главни узрок девастације дела предметног простора. Део просторно-планске документације на нижем нивоу усвајан је супротно смерницама просторно-планских и стратегијских докумената на вишем нивоу, што често доводи до трајног губитка тог простора као стратешки важног развојног потенцијала. Из тог разлога се План посебне намјене за обално подручје Црне Горе, који је у скупштинској процедури у форми нацрта, предлаже као развојни али и санациони план.

Приобаље и морски акваториј су простор који је основни ресурс за развој наутичког туризма у Црној Гори. Полазне су основе, и поред горе наведених конфликта добре. Изградњом наутичких туристичких капацитета, врши се трајна измена, не само предметног микролокалитета, већ и значајно ширег подручја, које ће наутичари током свог боравка у Црној Гори користити. Из тог је разлога потребно, у оквиру просторно планских развојних докумената, на свим нивоима, предвидети све аспекте будућег развоја, те током реализације исте пратити - мониторинг, како би се могло правовремено интервенисати, уколико дође до одступања од зацртаних очекивања. Туристи на пловилима намењеним спорту и разоноди су изразито мобилни, сами креирају своје итинерере, па их је због тога теже пратити и усмеравати. Самим тим, посебно је важно да се приликом креирања планске документације на нижим нивоима прате смернице дате у оквиру стратешких мастер планова. Прекомерна изградња прихватних капацитета (везова, привезишта и сидришта), на релативно малој дестинацији као што је Црна Гора, неминовно ће довести до повременог преоптерећења најатрактивнијих делова обале, што ће у коначном водити паду квалитета доживљаја и укупне вредности производа. Данас је изразито присутна интенција, да се и у оквиру пројеката, који нису део планских докумената вишег реда (поједини хотели, резорти, ресторани, сервиси), изграде одговарајући наутички прихватни капацитети. Неконтролисано, непланско, удовољавање таквим захтевима неминовно ће, у будућности, довести до прекомерног раста броја

пловила у ограниченом морском акваторијуму, што ће за последицу имати укупан пад квалитета услуге у свим сегментима.

Темељни задатак планирања, на свим нивоима, у наутичком туризму Црне Горе је успостављање равнотеже између броја прихватних капацитета, укупне површине акваторијума и делова посебне остелјивости и атрактивности (поједине увале, плаже, градска језгра, острва, ушћа река), осталих смештајних туристичких капацитета, инфраструктурног капацитета, комуникационих путева и свих других учесника у креирању туристичког производа, како би се дугорочно обезбедио развој који је одржив у свим његовим сегментима еколошком, економском и социјалном.

2.2. SWOT анализа могућности развоја наутичког туризма у Црној Гори

Предметна анализа, која се може искористити као једна од основа у поступку планирања развоја црногорског наутичког туризма, утемељена је на збиру теоријских и практичних искустава, уз теренско истраживања ставова *stakeholders* - разрађеном у Прилогу 1.

Снагу Црне Горе у функцији одрживог развоја наутичког туризма представљају:

- Природне лепоте (3. део 5.2.1.) су основни ресурс на којима се темељио досадашњи развој туризма у Црној Гори. Један од највећих светских туроператора, немачки Некерман, збох изузетних природних лепота, још шездесетих година прошлог *Векаа*, уврстио је Црну Гору у своје каталоге, иако тада на овој дестинацији готово да и није било организоване туристичке понуде.
- Повољна Медитеранска клима (3. део, тачка 5.2.1.) диферентна је предност црногорске наутичке туристичке понуде, као и целог западног Медитерана.
- Еколошка очуваност црногорског простора (3. Део, тачка 3.), упркос несавесног односу према природи, Црна Гора је највише захваљујући ниском нивоу индустријализације и даље међународно препозната као еколошки изразито очуван простор.

- Сигурност пловидбе, захваљујући повољним климатским и хидролошким приликама (3. део, тачка 5.3.1.) и равномерном распореду прихватних капацитета дуж црногорске обале уз одговарајућу организацију служби безбедности пловидбе, на релативно краткој обали каква је црногорска постигнут је одговарајући ниво безбедности наутичара.
- Лична сигурност туриста у Црној Гори је на високом нивоу. Тероризам је данас једна од највећих глобалних претњи развоју савременог туризма. Црна Гора захваљујући својој геополитичкој позицији, до сада није била погођена терористичким нападима, што значајно доприноси њеном позиционирању на међународном туристичком тржишту као сигурне дестинације.
- Географски положај Црне Горе, на Медитерану – Јадранском мору, између Грчке, Хрватске и Италије које су међу најзначајнијим наутичким туристичким дестинацијама на свету, одличан је основ за развој овог вида туризма.
- Бока Которска, као један од званично сто најлепших фјордова-залива на свету, јединствен је део црногорске наутичке понуде, који својом изузетном лепотом привлачи велики број туриста како на јахтама, тако и на крузерима.
- Национални паркови - у Црној Гори на релативно малој површини и удаљености од лука наутичког туризма постоје четири национална парка изузетне природне вредности. Скадарско језеро (изузетно очуван природни ресурс изразите биолошке разноликости, погодан и за развој наутичког туризма под одређеним условима), Ловћен, Дурмитор и Биоградска гора.
- Политичка стабилност након кризе изазване ратом на простору претходне Југославије, подигнута је до нивоа да је Црна Гора препозната као добар пример мултиетничког склада у региону Балкана.
- Економска ситуација (3. део, тачка 2.) у Црној Гори обезбеђује стабилне услове како за инвеститоре тако и за посетиоце. Ниске инфлаторне стопе и Евро као званична валута, уз јасно дефинисану визију будућег развоја, један су од разлога који последњу деценију привлачи значајан број страних инвеститора у црногорски туризам.

- Порто Монтенегро (6. део, тачка 1.) је пројекат који је први пут у њеној историји Црну Гору позиционирао као дестинацију на међународном наутичком туристичком тржишту. Само у току 2016. године захваљујући том наутикотуристичком комплексу, Црна Гора је промовисана у преко шездесет различитих престижних међународних часописа.
- Поморска традиција се темељи пре свега на вишевековној историји поморства у Боки Которској. У Поморском музеју у Котору постоје историјски артефакти који говоре о обуци помораца још у седамнаестом веку у Перасту.
- Високошколско образовање за туризам и поготову за поморство у Црној Гори има дугу историју. Наутичка школа у Котору основана је 1849 године, касније прераста у Средњу поморску школу, а 1959. године је прво као Виша школа основан и Факултет за поморство у Котору. Данас, поред средњих школа, које се баве обуком кадрова за потребе туризма и поморства, постоје и високошколске установе, Факултет за туризам у Котору и приватни факултети са одсецима за туризам и поморство у Будви, Бару, Подгорици, Тивту и Херцег Новом.
- Цене услуга у наутичком туризму су у Црној Гори повољније него на конкурентским дестинацијама. Држава је стимулативним мерама у виду смањења стопе ПДВ-а на манипулативне трошкове у марици и ослабавањем од такси гориво које страна пловила купују у марици Порто Монтенегро значајно допринела том делу конкурентности Црне Горе.

Слабости Црне Горе у оквиру будућег одрживог развоја наутичког туризма су:

- Недовољан број везова у марицима, посебно оних који задовољавају највише стандарде: Иако се број везова по километру обале у Црној Гори последњих десет година повећао са 1,8 на 6, што је близу медитеранског просека, тај део понуде још увек у потпуности не задовољава високе стандарде. За очекивати је да ће се реализацијом пројеката који су у току (Кумбор, Луштица и Мељине) и реконструкцијом постојећих капацитета у марицима (Будва и Бар) уз нове аранжмане у лукама од комуналног значаја, на одржив начин у обиму и квалитету, унапредити и тај део понуде тако да у потпуности задовољи потребе савремених туриста наутичара.

- Низак ниво услуге у marinaма, уз унапређење до којег је дошло изградњом нових капацитета у Тивту, у просеку је и даље испод очекивања.
- Мали асортиман услуга у marinaма, последица је више фактора, од недостатка искуства из претходног периода до недостатка знања у процесу формирања новог производа.
- Недостатак сервисних капацитета, посебно оних овлаштених као и малих заната, слабост су која може да утиче на значајно погоршање конкурентске позиције дестинације која је последњих година доживала изузетан напредак.
- Недостатак образованих струковних кадрова, уз уважавање успостављања појединих високошколских програма из ове области, Црној Гори и даље недостају кадрови са примењеним знањем потребним за будући развој висококвалитетног наутичког туризма.
- Квалитет и садржај понуде ван marine, још увек није усклађен са очекивањима ове категорије туриста. Природне лепоте у значајној мери компензују недостатке изграђене понуде, али то није начин да се у дужем временском периоду задовоље очекивања, посебно оних туриста који ову дестинацију због сталног веза пловила посећују често.
- Неадекватно третирање отпада, проблем је због којег Црна Гора може трајно да изгуби имиџ еколошке дестинације. Системи за третман на савремени начин, од отпадних вода до чврстог комуналног отпада, још увек нису развијени на свим деловима обале, те су последице све видљивије.
- Сезоналност потражње, мање је изражена у односу на остале видове туризма, али и даље постоји временски простор од 6 до 8 месеци у којем се одређеним активностима може значајно увећати број посетилаца.
- Недостатак планске документације, на свим нивоима, доводи са једне стране до застоја у развоју, а са друге до прекомерног развоја у виду тзв. дивље-неформалне градње. Оба аспекта за последицу имају трајно нарушавање природног амбијента и губитак просторног ресурса у контексту одрживости.

- Саобраћајна не/повезаност, посебно она копненим путем, како прекогранична тако и унутар Црне Горе, ако се има у виду позиција Црне Горе у односу на најзначајнија емитивна тржишта, значајно успорава све сегменте развоја.
- Кратка обала, у дужини од 290 км, недовољна је за организацију вишедневних крстарења унутар једне дестинације, па је самим тим зависност од понуде на суседним дестинацијама већа.
- Лоша комунална инфраструктура, како због непланске градње тако и због недовољног улагања у одржавање постојеће и развој нове, доводе до неадекватног сервисирања потреба носиоца понуде и корисника.
- Недостатак организоване понуде на нивоу дестинације, слабост је која би се захваљујући краткој обали лако могла претворити у предност која би донекле компензовала део горе наведених недостатака.

Шансе Црне Горе у оквиру будућег одрживог развоја наутничког туризма су:

- Евроатланске интеграције, у којима је Црна Гора значајно напредовала, обезбеђују приступ инвестиционим фондовима, сигурност инвестиција, значајно унапређење имица дестинације на квалитетним емитивним тржиштима и коначно нове инвеститоре из развијених земаља чланица евроатланске коалиције.
- Страна улагања, заснована на унапред припремљеној развојној планској документацији, уважавајући претходно искуство Црне Горе као изузетно атрактивне дестинације за СДИ (стране директне инвестиције).
- Безбедоносне прилике, у време повећаног ризика на већини најатрактивнијих туристичких дестинација, обезбеђују Црној Гори додатни простор за унапређење тржишне позиције у свим видовима туризма.
- Раст тражње, у последњих десет година, присутан је у свим сегментима туристичке понуде са већег дела најзначајнијих емитивних тржишта. Задовољењем очекивања нових корисника ствара се перспектива њиховог поновног доласка и посебног вида промоције дестинације тзв. „од уста до уста“ на ширем тржишту тражње.

- Бродоградилште Бијела, некад једно од водећих ремонтних бродоградилшта за теретне бродове на Јадрану, у будућности може бити изузетан производно-сервисни центар наутичких туристичких пловила свих величина. Истовремено, оперативне обале бродоградилшне луке погодне су и за прихват бродова на кружним путовањима који све чешће уврштавају Црну Гору (Боку Которску) у своје итинерере . На тај начин би се у значајној мери растеретио посебно атрактиван и осетљив део Бококотрског залива (каторски и рисанки залив).
- Раст популарности Црне Горе као туристичке дестинације, обезбеђује све веће присуство иностраних туроператора, јафтених авиопревозника, студијских група и страних извештача који пишу о овој дестинацији, што у коначном доводи и инвеститоре и кредиторе спремне да улажу у повећање квалитета понуде.
- Раст прихода од туризма обезбеђује могућност да се део средстава реинвестира у унапређење одрживог развоја понуде.
- Прекогранична сарадња заснована на интеграционим процесима и билатералним споразумима, пружа могућност јединственог наступа на међународном тржишту, што је посебно значајно ако се узме у обзир величина и еконски капацитет дестинација у окружењу.
- Нормативна регулатива, које је усклађена са међународном уз обезбеђење квалитетне примене, пружа и могућност усмеравања и подстицања појединих развојних сегмената.
- Раст броја авиопревозника, за дестинацију која је као Црна Гора још увек недовољно повезана копнемним путем, представља значајан фактор будућег развоја. Присуство све више јефтених авио компанија које успостављају сезонске линије према све већем броју тржишта од изузетног је значаја за будући развој свих видова туризма.
- Улагања у комуналну инфраструктуру, посебно водоводну, подржана од стране *EBRD*-а (Европске банке за обнову и развој) и немачке *KFW* банке, обезбеђују унапређење укупног квалитета услуге и животне средине.
- Боља саобраћајна повезаност, заснована на изградњи аутопута кроз Хрватску и Црну Гору, уз завршетак реконструкције регионалне мреже путева унутар државе, један је од основних предуслова будућег развоја.

- Клима погодна за продужетак сезоне један је од основних предуслова које Црна Гора задовољава у намери да постигне повећање и равномернију дисперзију броја посетиоца током године.
- Скадарско језеро представља изузетан потенцијал погодан за диференцирање црногорске наутичке туристичке понуде уз безусловну примену свих принципа одрживог развоја ради очувања еколошког амбијента.
- Очувана природа, која у Црној Гори представља јединствени спој разноликости на малом простору, по оцени целокупне стручне и лаичке јавности поседује изузетну естетску вредност погодну за одрживу туристичку валоризацију.

Претње будућем одрживом развоју наутичког туризма у Црној Гори су:

- Преизграђеност обале, јавља се као последица изузетне експанзије градње на њеним најатрактивнијим деловима последњих двадесет година што у значајној мери сужава простор за планирање будућег развоја.
- Недостатак планске документације, доводи до сатурације просторних ресурса супротно развојним стратешким циљевима. У будућности ће се неминовно тежња у поступку планирања поред развоја слободних ставити и на санацију девастираних просторних ресурса на обали.
- Висок ниво корупције, посебно у сфери струке везане за располагање простором доводи до трајног губитка појединих најатрактивнијих локалитета за развој организоване одрживе туристичке понуде.
- Политичка нестабилност регије, и након завршетка ратних сукоба на простору бивше Југосавије, представља ризик који се може смањити искључиво кроз интеграционе процесе.
- Тероризам, последњих година постаје највећи безбедонсни ризик са којим се суочава савремени туризам. Иако Црна Гора спада у ред држава са релативно малим ризиком те врсте, искуство показује, да ниједна земља није апсолутно сигурна, те је стога потребно предузети све мере у циљу спречавања могућих инцидената.

- Организовани криминал, заснован на коруптивним активностима и трговини опојним дрогама, оружјем и људима такође је једна од појава са којом се црногорско друштво све више суочава. Само организован и одлучан рад државних органа, везан за ово питање, према досадашњем искуству развијених земаља које су имале сличне проблеме, даје резултате на основу којих ће се обезбедити осећај сигурности становништву и посетитељима.
- Светска економска криза, већ више година утиче на глобална економска кретања што за последицу има пад инвестиција и других економских показатеља у Црној Гори као отвореном економском систему.
- Сукоб са осталим учесницима у формирању туристичке понуде, на релативно малој обали каква је црногорска долази до учесталих конфликта између интересних циљева различитих учесника у туристичком ланцу. Само примена јасно дефинисаних развојних стратешких и других планских докумената и нормативне регулативе представља модел за њихово превазилажење.
- Сукоб са локалним становништвом, које према искуству, често пружа отпор развојним пројектима из страха од губитка аутономије сопственог простора, нарушавања културног амбијента и локалне хијерархије вредности.
- Мигрантска криза, изазвана ратним сукобима у Ираку, Сирији, Авганистану и другим земљама, последњих година постаје глобални проблем за који свет а посебно Европа још увек немају одговарјуће решење. Црна Гора, захваљујући својој позицији и рељефним особинама окружења до сада је била ван зоне тог ризика, иако постоји могућност да се и јадрански коридор, преко Црне Горе, нађе на том путу.
- Заразне болести, попут птичијег и свињског грипа, еболе, крављег лудила и других, данас се захваљујући расту миграторних токова људи, роба и услуга шире великом брзином. Због тога појава нових оболења у било ком делу света не представља само локални већ је то истовремено и глобални ризик. Туризам као привредна грана је посебно осетљив на ту врсту екстерних утицаја као што су ратни сукоби, тероризам, заразне болести и сл.

- Нафтне бушотине, које су планиране у оквиру концесионог уговора у јужном делу црногорских територијалних вода, и поред најсавременије технологије, према досадашњем искуству, представљају одређен ризик и еколошку опасност.
- Сеизмичке активности, за црногорски део јадранског приобаља, представљају ризик који ће према проценама сеизмолога у наредном педесетогодишњем периоду врло вероватно довести до појаве јаких земљотреса са потенцијалним људским жртвама. Због тога је у току градње и реконструкције свих садржаја поштовање правила струке од изузетног значаја.

2.3. Актуелни планови развоја црногорске наутичке туристичке понуде

Урбанистичко планирање обалног подручја на црногорском приморју, у бившој Југославији, започиње шездестих година прошлог века, израдом Регионалног просторног плана за Црногорско приморје. Тај план је имао за циљ да усмери и контролише развој и определи простор за различите функције, по угледу на друге републике, а у складу са стратешки одређеним тадашње државе. Од 1967. до 1970. године приступило се изради Регионалног просторног плана за Јужни Јадран, који је био први просторни план на међурепубличком нивоу (Црна Гора, Хрватска и Босна и Херцеговина) у бившој Југославији.

У оквиру пројекта Јужни Јадран израђен је Генерални план Боке Которске (за плански период до 1990. године, прва фаза 1975. године). Овај план је предложио решења саобраћајних траса и проширења аеродрома, пројектујући услове за развој туризма у три бокелске општине Херцег Новом, Котору и Тивту. Поред тога, у претходном периоду израђени су и појединачни ГУП-ови и Просторни планови општина.

У Црној Гори данас, по Закону о уређењу простора и изградњи објеката, постоје државни плански документи (члан 19.) у које спадају: Просторни план Црне Горе, Просторни планови посебне намене, Детаљни просторни планови и Државне студије локације; и Локални плански документи (члан 24.) у које спадају: Просторно – урбанистички план локалне самоуправе ПУП, Детаљни урбанистички план ДУП,

Concessions for Management of Marinas in Montenegro“ аутора *Philippe-a MacClenahan*-а и Д. Мрачевића, те посебно из две студије које је по GTZ-овој наруџби израдио Институт за туризам из Загреба под називом „*Наутички туризам у Црној Гори – Оцјена и препоруке о материјалима и одређењима везаним уз развој наутичког туризма Црне Горе с нагласком на инфраструктури и другим садржајима у обалној зони*“ (април 2005. године) и „*Тржишно позиционирање, садржаји и финансијски ефекти развоја наутичког туризма у Црној Гори*“ (новембар 2005. године).¹⁸³ Поред ових стратешких планских докумената постоји и читав низ докумената нижег реда који предвиђају изградњу наутичких туристичких капацитета, често неусклађену са планским документима вишег реда.

Просторни план Црне Горе, за период до 2020. године усвојен је 2008. године, као стратешки документ који одређује основу за организацију и уређење простора државе. Овим планом одређени су државни циљеви и мере просторног развоја у складу са укупним економским, социјалним, еколошким и културно-историјским развојем Црне Горе (члан 20.). Смернице у оквиру овог плана, уважавају природни потенцијал и константност раста тражње, одређују развој наутичког туризма, водећи рачуна о његовој одрживости и успостављању еколошке равнотеже. Препоручују се изградња нових наутичких капацитета, на већ девастираним деловима обале, избегавајући коришћење плажа и других важних туристичких ресурса. Те препоруке дате су у складу са рестриктивном политиком Европске уније, у погледу планирања и изградње нових наутичких капацитета. У складу са тим, планиране су следеће локације за изградњу прихватних наутичких туристичких капацитета:

- веће сервисне марине, са капацитетима довољним да наутичарима обезбеде све неопходне садржаје у Бару и Тивту;
- стандардне марине, које задовољавају потребе наутичара, на свим осталим кључним локацијама: Рт Кобила – Херцег Нови, Лиман – Улциљ, Бигова и Бонићи – Тиват и Лука Зеленика - Херцег Нови;

¹⁸³ GTZ – *Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit* – Немачко друштво за техничку сарадњу

- специјализоване марине, односе се на локације на којима се због изузетне еколошке осетљивости мора строго водити рачуна у погледу броја, изгледа, величине и намене: Ада Бојана, Буљарица, Ријека Црнојевића и Вирпазар;
- постојеће наутичке туристичке луке (Котор, Тиват, Бар и Будва) је потребно умерено опремити садржајима у оквиру изграђених и оперативно оспособљених делова обале и
- комерцијална привезишта (луке, лучице и пристаништа) пребачена су у надлежност планских докумената нижег нивоа уз препоруку поштовања принципа одрживог развоја.¹⁸⁴

Просторни план подручја посебне намјене за морско добро из 2007. године, у складу са Законом у уређењу простора и изградњи објеката односи се на део територије (појас морског добра) приморских локалних самоуправа, који захтева посебан режим уређења и коришћења. Смернице, које су у оквиру овог плана дате у погледу развоја наутичке туристичке понуде, на црногорском приобаљу, углавном детаљније разрађују оне које су претходно наведене у оквиру Просторног плана Црне Горе. Наутички туризам се у овом плану третира као један од „фаворизованих“ селективних видова туризма. Плански основ почива у потпуности на платформи датој у оквиру последње две студије које је 2005. године по GTZ-овој наруџби, израдио Институт за туризам из Загреба под називом „Наутички туризам у Црној Гори – Оцјена и препоруке о материјалима и одређивањима везаним уз развој наутичког туризма Црне Горе с нагласком на инфраструктури и другим садржајима у обалној зони“ и „Тржишно позиционирање, садржаји и финансијски ефекти развоја наутичког туризма у Црној Гори“. Планери су, те 2005. године, пошли од претпоставке да је: „Формирање великог броја лука наутичког туризма будућност Црне Горе и других земаља на Медитерану и да је за очекивати да ће потражња за везовима бити све већа, те да је питање времена када ће локалне заједнице то препознати кроз захтеве за изградњу комерцијалних везова“. Уз ово планско решење они су се оградиле на начин да се: „С обзиром на велике промене у наутичком туризму, које претпостављају нове околности план односи на наредних 10 година након којих је потребно извршити

¹⁸⁴ Влада Црне Горе Министарство за економски развој, (2008.) „Просторни план Црне Горе до 2020. године“ Подгорица стр.129

његову ревизију, те да је приликом градње нових и доградње постојећих капацитета потребно извршити одговарајућу процену утицаја на животну средину“. Иако постоји констатација да се планирање повећања броја везова мора вршити опрезно, јер би само са повећањем са тадашњих 580 комерцијалних везова на 1500, Црна Гора на својих 290 км обале имала више него дупло везова од Дубровачко-неретванске жупаније (Хрватска) која на 1000 км обале има 650 везова, **у планском решењу је створена подлога за изградњу знатно већег броја комерцијалних везова.**

Предлог изградње нових комерцијалних везова дат је у 3 основне категорије (велике сервисне марине, стандардне марине и специјалне марине) и 4 пратеће категорије (луке наутичког туризма, комерцијални везови у привезиштима, стари мандраћи и пристаништа и као додатак пристаништа на Скадарском језеру). На тај начин, из данашњег угла посматрано, створена је могућност изградње знатно више од максимално планираних 1500 комерцијалних везова. Велике сервисне марине са 400 до 850 комерцијалних везова које су планиране у Бару и Тивту (Арсенал) пружају могућност изградње до 1700 комерцијалних везова, са свим пратећим садржајима, од сервиса пловила до танковања горива. Стандардне марине са капацитетом до 150 везова су планиране на четири локације, Рт. Кобила и Кумбор (до 250 везова) – Херцег Нови, Лиман-Улцињ и Бигова – Тиват, што пружа могућност изградње до 900 нових комерцијалних везова, са свим потребним садржајима за смештај и већих пловила. Специјалне марине на три посебно осетљиве локације предвиђају могућност изградње до 300 комерцијалних везова укупно (Ада Бојана – 50, Буљарица – 100 и Котор – 150). У оквиру пратеће категорије наведене су луке наутичког туризма у Будви (данас већ 380 комерцијалних везова), Херцег Нови (предвиђа значајно проширење комерцијалних везова), Рисан и Калимањ у Тивту (постоји могућност проширења броја комерцијалних везова). Поред лука наутичког туризма предвиђена је изградња комерцијалних везова у тзв. „привезиштима“ Њивице, Лазарет, Зеленика, Главати, Бонићи, Росе, Острво Свети Никола, Перазића до и на потезу Рт Ђеране – Порт Милена. Планом је предвиђено и да се у функцију наутичког туризма могу ставити и поједини мандраћи и стара пристаништа те пристаништа на посебно осетљивом Скадарском језеру. Према томе, број укупно планираних капацитета, у оквиру „Просторног плана подручја посебне намјене за морско добро“ предвиђа могућност

изградње до 2900 комерцијалних везова у основној категорији и више стотина комерцијалних везова у појединим сегментима из капацитета пратеће категорије.

Коначно, препоруке планера, пренесене из горе споменутих GTZ-ових студија, сугеришу да се кроз изградњу система наутичке туристичке понуде у Црној Гори води рачуна о „три кључна критеријума“: 1) обезбеђењу одрживог развоја и очување еколошке равнотеже; 2) избегавању коришћења плажа и других важних туристичких туристичких ресурса и 3) обезбеђењу процене економске оправданости појединачно за сваку локацију.¹⁸⁵

План посебне намене за обално подручје, из 2015. године, је још у форми нацрта, јер као развојни и санациони план за ово посебно интересно подручје изазива конфликте између планера са једне стране и заинтересованих власника земљишта и потенцијалних инвеститора са друге стране, што значајно отежава његово коначно усаглашавање и усвајање. У односу на развој наутичког туризма, иако је израда плана извршена након скоро препоручених десет година, у нацрту овог планског документа су углавном пренесене препоруке из Плана посебне намене за морско добро. На неким локацијама је чак планирана и могућност значајног повећања броја везова без укидања других планираних локација, што доприноси повећању претходно планираног укупног броја комерцијалних везова. У оквиру основних капацитета и даље су планиране (већ изграђене) две сервисне марине капацитета до 1700 везова у Бару и Тивту, са тим да је тиватској марино дозвољено измештање сервисних капацитета у простор бродоградилишта у Бијелој; четири стандарде марине (Рт Кобила, Лиман, Кумбор и Бигово) капацитета 100 до 300 везова и четири специјалне марине (Ада Бојана, Буљарица, Котор и Рисан) капацитета 50 до 150 везова. У оквиру категорије „осталих прихватних капацитета“ створене су делимично видљиве могућности за „планску“ изградњу тзв. „привезишта“ која се због нејасне дефиниције такође могу развити у марине са свим сервисима које тај појам подразумева. Планиране локације за ту врсту привезишта су: Облатно, Луштица беј (већ изграђена марино), Њивице, Лазарет Мељине (већ изграђена марино), Зеленика (већ изграђена сервисна марино), Главати, Бонићи (већ изграђена сервисна марино), Росе, Острво Свети Никола, Перезића до и на потезу Рт Ђеране – Порт Милена. Овим планским

¹⁸⁵ Влада Црне Горе, Министарство економије и ЈПМД (2007) „Просторни план подручја посебне намене за морско добро“ Подгорица стр. 93-95

документом су одређене и локације за изградњу марина (Широки Брод и испод Превлаке) и пристаништа (Плавница, Ријека Црнојевића, Вирпазар, Липовик, Мурићи, Крњице и Цикла) на Скадарском језеру.

Планом су детаљно обрађени и пловни путеви на мору (прекоморски, обални и лучки) и унутрашњим водама (ријечни и језерски). Пристаништа намењена пристајању мањих туристичких бродова су планирана на локацијама Пристан – Улцињ, Петровац, Ђеновићи, Кумбор, Игало, Шквер, Муо, Котор, Пераст, Опатово и Пине на већ изграђеним капацитетима.¹⁸⁶ Коначно, може се закључити да се при изради овог иновираниог предлога планског решења будућег развоја наугичких туристичких капацитета још више водило рачуна о економској валоризацији појединих локалитета него о осталим сегментима одрживости. Закључак је да предлог плана посебне намене за обално подручје, без детаљне анализе одрживости будуће изградње, кроз основне и остале капацитете наугичког туризма дозвољава изградњу преко 3000 комерцијалних везова, те га је због тога пре усвајања потребно редефинисати у делу који се односи на наугички туризам.

У оквиру предметног истраживања извршено је поређење (табела 29) старе планске документације (разни ДУП-ови, ГУП-ови локалних управа и поједине студије локације), нових студија (GTZ-2005) и усвојених планова посебне намене (за морско добро 2007.), као и оних који су у форми предлога (за обално подручје 2015.) које указују на следеће:

- Приликом израде старих планских докумената на нивоу локалних управа, без стратешког приступа управљању дестинацијом, дошло се до планске подлоге која пружа могућност изградње преко 8000 комерцијалних везова на 290 км црногорске обале, што је супротно претходно дефинисаним принципима одрживости.
- Израдом две студије развоја наугичког туризма у Црној Гори од стране Института за туризам из Загреба по наруџби немачког GTZ-а, број планираних капацитета је значајно смањен. Међутим, нејасан став везан за могућност проширења комерцијалних капацитета на поједине локалитете у виду привезишта, представља подлогу планерима који су радили на изради планова посебне намене за приморски

¹⁸⁶ Влада Црне Горе и МОРТ (2015) „Просторни план посебне намене за обално подручје Црне Горе“ - Нацрт, Подгорица стр.160-168

регион, да без посебне анализе у тим документима створе претпоставку за значајно повећање броја комерцијалних везова.

- У Плану посебне намене за морско добро, из 2007. године, поред 2850 везова у основним капацитетим, предвиђена је и изградња комерцијалних везова на шест локалитета у оквиру привезишта. На локалитету Мељине-Лазарет је по том основу већ изграђена марина са 200 комерцијалних везова. Следећи такав пример, и на другим локацијама планска основа подиже се са 1200 на 4000 могућих комерцијалних везова, без анализе одрживости толиког броја везова на тако краткој обали.
- У оквиру нацрта Плана посебне намене за обално подручје из 2015. године, који поред развојне треба да има и санациону улогу, дозвољена је изградња и марине на локалитету Облатно (Луштица беј) са 170 комерцијалних везова, без укидања претходно планираних капацитета, што је повећало максимално планирани број комерцијалних везова на преко 4000. Уз тај предлог у оквиру овог плана је остављена и могућност додатне изградње по основу „наслеђених права“ (евентуално неке већ усвојене студије локације) и туристичких резорта.
- У плановима посебне намене предвиђена је могућност изградње комерцијалних везова и у комуналним лукама, што је већ реализовано у Будви (марина Будва -380 комерцијалних везова) и Херцег Новом (Шквер – Ј.К. Југоле Гракалић и Агенција за управљање градском луком преко 100 везова).
- Планови посебне намене предвиђају и могућност изградње тзв. сувих везова у marinaма на копну, без посебног ограничења величине и броја капацитета те врсте.
- Плановима посебне намене нису детаљно обрађени локалитети погодни за инсталацију сервисних капацитета, који су један од основних предуслова будућег развоја наутичког туризма на црногорском делу обале.
- Планови посебне намене предвиђају могућност изградње и марина на Скадарском језеру и успостављање пловне везе реком Бојаном са морем, без детаљне анализе еколошке одрживости таквог развоја у том посебно осетљивом подручју.

Табела 29. Поређење старих и актуелних планова развоја наутичких туристичких капацитета у Црној Гори(планирани број везова по локалитетима)

Локалитет	Стари планови	GTZ-2005	ППНМД-2007	ППНОП-2015
Њивице-Рт Кобила		100-150	до 150	до 150
Игало				
Херцег Нови	40-180			
Мељине	110		квп*	квп (200)
Зеленика	270		квп.	квп
Кумбор			до 250	до 250
Бијела	30			
Рисан	340			
Доброта	1200			
Котор	610	80-150	до 150	до 150
Прчањ	150		квп	квп
Ластва-Селаново	240			
Тиват-Ремонтни завод		400-500	400-850	400-850
Тиват-Калимањ	280			
Тиват-Бонићи	100		квп	квп
Тиват-Калардово				
Жањице	120			
Луштица Беј				квп (170)
Бигова	490	100-150	до 150	до 150
Трстено	150			
Јаз	550			
Будва	530			
Острво Свети Никола			квп	квп
Рафаиловићи				
Буљарица	500	50-150	до 100	до 100
Маљевик				
Сутоморе	230			
Бар	650	400-500	400-850	400-850
Утјеха				
Валданос	640			
Улцињ-Лиман	40	250-300	300	300
Улцињ-Порт Милена	640		квп	квп
Ада Бојана	740	20-50	до 50	до 50
УКУПНО	8790	до 1950	до 2850 плус пристаништа	до 3220 плус пристаништа

Извор: Аутор (* -квп- скраћеница – комерцијални везови у пристаништу)

Коначно, закључак је да актуелни планови посебне намене, као и стара планска документација, у свом садржају не воде довољно рачуна о капацитету носивости простора планираног за будући развој наутичког и туризма уопште посматрано на црногорском

делу Јадрана“. Препоруке да се код планирања локалитета за изградњу прихватних наутичких туристичких капацитета користе већ девастирани локалитети (индустријски погони и сл.) и локалитети који нису атрактивни за развој других врста туризма (купалишног, здравственог и сл) су се показале као недовољне у дефинисању величине (броја везова) развојних капацитета. Реализацијом таквих развојних планова-предимензионираних прихватних капацитета, уз антиципацију специфичних миграторних особина ове категорије туриста, ствара се реална претпоставка да ће доћи до нарушавања природне границе на посебно осетљивим најатрактивнијим туристичким локалитетима, чиме ће се изгубити најзначајнија компонента њихове привлачности у односу на конкурентске дестинације. Није реално очекивати да ће се кроз формалну заштиту зауставити развој, потребно је планским усмеравањем обезбедити одрживост будућег развоја. То значи да је приликом дефинисања носивости капацитета простора потребно уважити индикаторе задовољства најквалитетнијег сегмента тражње, како би се креирали развојни процеси који ће у посматраном ограниченом простору дати најбоље резултате у функцији одрживе будућности. Искуство показује, да што је праг задовољства већи капацитет је мањи. У том смислу потребно је што пре приступити ревизији постојећих планских докумената у циљу обезбеђења квалитетног стратегијског развоја наутичког туризма на црногорском приморју.

3. Изградња материјалне основе потребне за развој наутичког туризма у складу са политиком одрживог развоја Црне Горе

Недостаци у раније усвојеним плановима посебне намене, као и онима који су у форми нацрта, а требало би да имају корективну улогу у будућности, последица су изостанка успостављања координације и системске одговорности у делу примене смерница из Националне стратегије одрживог развоја. Код израде развојних стратешких докумената морају се поштовати циљеви одрживог развоја задати у оквиру кровног документа НСОП. Само мудрим коришћењем расположивих ресурса обезбеђује се њихова дугорочна расположивост. Дугорочан концепт одрживог развоја уз стални економски раст подразумева и дугорочно боље коришћење ресурса, више чистијих технологија,

друштвено одговорно пословање које обезбеђује смањење сиромаштва, смањење загађења и очување биодиверзитета уз отварање нових радних места.

Код планирања изградње материјалне развојне основе за наутички туризам у Црној Гори неопходно је уважити горе наведене препоруке. Недовољна дефинисаност разлике између свих врста марина и осталих прихватних капацитета посебно „привезишта“ у постојећим документима решива је јасном категоризацијом у погледу дозвољеног броја комерцијалних везова. Под комерцијализацијом везова потребно је јасно дефинисати услове, који ће у сваком погледу (еколошком, економском, естетском, функционалном, безбедоносном и сл.) задовољити развојне потребе дестинације у овом сегменту туризма. Изградњом нове понуде не сме се нарушити аутентичност и посебне карактеристике окружења у очима будућих корисника и локалног становништва. Подршка локалне јавности може бити од пресудног утицаја за успешност реализације ове врсте пројеката, јер је и то саставни део доживљаја - задовољства будућих корисника. Истицање развојних циљева, у контексту свих сегмената одрживости организоване понуде, у овом сегменту туризма на нивоу дестинације, у односу на стихијски приступ развоју појединачних локалитета, у будућности ће засигурно обезбедити заинтересованост посебно одговорних инвеститора. За очекивати је да ће и постојећи реномирани инвеститори (Порто Монтегро, Порто Нови, Луштица Беј и Лазур Мељине) дати пуну подршку редефинисању планских докумената у циљу будуће одрживости њихових пројеката.

Изградња материјалне основе, у функцији одрживог развоја наутичког туризма, могућа је само унутар граница јасно дефинисаног капацитета носивости. Капацитет носивости (*Carrying capacity*) појам густоће (броја посетиатеља или концентрације туристичке изградње) може се схватити на два начина: „као број посетиатеља на просторну јединицу или као осећај о превеликом броју посетиатеља.“¹⁸⁷

Капацитет носивости не представља само физичку прихватљивост капацитета туристичке понуде у неком простору, већ у себи садржи и навике и понашање туриста у вези са врстом туристичких активности. Према томе оно што је прихватљиви капацитет носивости за купалишне госте не мора бити и за наутичке туристе и обратно, због различитог односа према простору и природном окружењу појединих категорија туриста.

¹⁸⁷Вуконић, Б., Кеча, К., (2001) „Туризам и развој“ Микрорад, Загреб, стр.106

Америчка асоцијација националних паркова одређује капацитет носивости следећим математичким изразом:

$$CC = f(Q, T, N, U, Dm, NP)$$

где је: *CC* (*Carrying capacity*) – капацитет носивости садржи *Q* – величину простора према кориштењу ресурса, *T*- толеранцију према кориштењу ресурса, *N*- број туристичких посетиоца, *U*- тип кориштења ресурса на туристички начин, *Dm*- дизајн и менаџмент објеката туристичке понуде и *NP*- навике и понашање посетиоца и менаџера. Дефиниција капацитета носивости коју је ова асоцијација дала у односу на националне паркове, преведена у функцији капацитета носивости црногорског дела Јадрана за потребе развоја наутничког туризма гласи: „Капацитет носивости је физички, биолошки, социолошки и психолошки капацитет црногорске обале који омогућава наутничку туристичку активност без нарушавања квалитета природног окружења или задовољства свих категорија посетиоца“¹⁸⁸

Иако је већина аутора у оквиру туристичке литературе прихватила капацитет носивости као нужну методу у дефинисању одрживе употребе простора, као основног туристичког ресурса, она пуну примену налази углавном у заштићеним подручјима и националним парковима. Имајући у виду величину црногорске обале, те значајно учешће простора високе еколошке и естетске осетљивости, примена прилагођеног метода капацитета носивости је прихватљива у дефинисању плана изградње материјалне основе за потребе развоја наутничког туризма. У контексту одрживости, при изради планске документације, анализирају се четири категорије капацитета носивости: физички или еколошки, економски, социолошки и културолошки. При томе, капацитет носивости је само један од сегмената развојног планирања.¹⁸⁹

У поступку утврђивања прихватног капацитета, за потребе израде развојне планске документације, од посебног је значаја укључивање локалне јавности и уважавање става локалне заједнице у погледу будућег развоја. Искуство показује, да управо локална

¹⁸⁸ Ибид стр.107

¹⁸⁹ Ибид стр.108

заједница најбоље препознаје модел развоја који је у њеном интересу, ослобођен интересних мотива потенцијалних инвеститора заснованих искључиво на профиту без обзира на последице по околину.

Приликом дефинисања прихватног капацитета за одређени простор обично се примењује метода развојног сценарија. Развојни сценарији се углавном деле на четири основна типа: слободни развој без ограничења (претежно заснован на интересу инвеститора – профита, без обзира на последице), интензивни развој са одређеним елементима контроле од стране државе (циљ је остварити максимални профит од туризма на неком простору уз „про форме“ организовање јавних расправа и уважавање става локалне заједнице), развој утемељен на алтернативним облицима туризма (развој појединих сегмената туризма као алтернативе развоју масовног туризма у циљу обезбеђења еколошке одрживости без обзира на економске показатеље) и одрживи туристички развој (подразумева избалансиран однос економских, еколошких и социо-културних критеријума).

У оквиру Стратегије развоја наугичког туризма у Хрватској, коју је израдио Хрватски хидрографски институт 2006. године, приказана су два могућа сценарија будућег развоја:

- *сценарио 1:* Интензивни развој – заснован на постојећим просторним плановима седам приморских жупанија и
- *сценарио 2:* Одрживи развој лука наугичког туризма - који обухвата све категорије смештајних капацитета (марине, остале наугичке луке и тзв. суве марине).

У случају примене сценарија интензивног развоја у Хрватској би се на 1777 км копненог дела обале, односно 5830 км обале заједно са острвима, уз постојећих 16300 везова на мору и 5500 на копну, изградило још 49685 нових. Применом сценарија одрживог развоја, на истом том простору, укупни носиви капацитет дозвољава изградњу 15000 нових везова, у свим облицима комерцијалних смештајних капацитета, на мору и копну.

Табела 30. Упоредни приказ два сценарија развоја наутичких туристичких капацитета
(комерцијалних везова) на хрватском делу Јадрана (посматрано по жупанијама)

Жупанија	Постојећи везови	Сценарио 1	Сценарио 2			
		Просторни планови жупанија	марине	остале луке н.т.	суве марине	укупно
Истарска	3520	17950	600	600	1300	2500
Приморско- горанска	2810	5910	590	650	400	1640
Личко-сењска	0	1650	510	400	0	910
Задарска	4200	6000	300	400	550	1250
Шибенско- книнска	3000	5140	750	450	1050	2250
Сплитско- далматинска	1850	5035	1250	500	1200	2950
Дубровачко- неретванска	650	8000	1000	2000	500	3500
Укупно	16300 (море) +5500 (суви вез)	49685	5000	5000	5000	15000

Извор: Комбиновани подаци - Хрватски хидрографски институт (2006) „Студија развоја наутичког туризма Хрватске“, Сплит, стр.100

За разлику од Хрватске, актуелна планска документација у Црној Гори, иако је усвојена након израде GTZ-ове студије развоја наутичког туризма, засноване на одрживом

сценарију развоја, предвиђа изградњу знатно већег броја комерцијалних везова од препорученог. Због тога је у контексту изградње материјалне основе, потребне за развој наутичког туризма, од посебног значаја редефинисање планских документа, применом одрживог развојног сценарија. Том приликом треба уважити промене које су се десиле на терену у међувремену, тако да је за разлику од 2005. године, када је према *GTZ*-овој студији на 290 км црногорског дела Јадрана, као почетно стање препознато 568 комерцијалних везова, данас на том делу обале у понуди 1800 комерцијалних везова. Самим тим, завршетком нових marina чија је изградња у току у Кумбору, Мељинама и на Луштици (преко 600 везова), постојеће стање ће значајно бити веће у односу на пројектовани капацитет од максимално 1950 комерцијалних везова.

Просторни ресурси за развој туризма, у шест приморских општина на црногорском приморју, према студији која се бави анализом туристичких прихватних капацитета црногорског приобалног подручја на копну, су углавном потрошени. Изградња великог броја неформалних смештајних капацитета (викендица и апартмана), у приобалној зони, довела је до изузетног притиска на све ресурсе, а посебно на ограничене капацитете плажа. У оквиру истраживања, анализирани су четири врсте индикатора (физичко-еколошки, инфраструктурни, социо-културни и политичко-економски) као подлога за одређење четири аспекта прихватног капацитета. Физичко-еколошки индикатори указују на то да је овај аспект прихватног капацитета, на краткој црногорској обали, одавно премашен, те да ће, ако се не зауставе досадашњи трендови, због све већег притиска, водити додатном паду квалитета, који ће у будућности довести до пада броја посетиоца. Инфраструктурни индикатори (путна инфраструктура, водоснабдевање, одвод отпадних вода и третман крутог отпада), због изузетне сатурације приобалног простора, такође указују на велики притисак који може довести до трајног урушавања квалитета простора као основног ресурса за развој туризма. Међутим, за разлику од претходних, стање инфраструктуре се кроз одговарајућа улагања може значајно унапредити у циљу подршке планираном одрживом развоју. Социо-културни и политичко-економски индикатори указују да за сада постоји одговарајућа подршка развоју туризма како са стране локалне заједнице тако и од државе. У оквиру студије су, између осталог, анализирани и расположиви плажни капацитети (m^2 по туристи-купачу), као база развоја купалишног

туризма, у односу на постојеће и планиране капацитете у мешовитим насељима и туристичким садржајима.¹⁹⁰

Иако наутички туристи, у погледу физичко-еколошког капацитета носивости, значајно мање оптерећују простор у копненом делу обалног подручја од класичних купалишних гостију, изградња материјалне основе потребне за развој овог вида туризма у Црној Гори, мора бити усклађена са укупним стањем посматраног простора као и потребама локалне заједнице и осталих учесника у формирању туристичке понуде. Из тог разлога, приликом изградње наутичких туристичких капацитета треба користити већ девастиране просторе, на којима није могуће обезбедити недостајуће плажне садржаје. Истовремено потребно је планским и организационим мерама регулисати потенцијални број наутичара који бораве у обалном подручју. Посебно треба водити рачуна о заштити делова приобаља који због своје природне, културно-историјске и естетске вредности имају додатно смањен (прихватни) капацитет носивости. У погледу инфраструктурног капацитета носивости везаног за потребе даљњег развоја наутичког туризма важе исте препоруке као и за остале видове туризма. Потребно је довршити изградњу канализационих система и фабрика за прераду отпадних вода, смањити губитке на водоводној мрежи и повећати капацитете појединих водоводних система, инсистирати на изградњи савремених цести велике пропусности у залеђу приморских општина и у складу са еколошким принципима унапредити систем одлагања и третмана чврстог отпада. Социјално-културолошки капацитет носивости у погледу развоја наутичког туризма још увек дозвољава изградњу нових садржаја. Међутим, у случају реализације планским документима дозвољених могућности, која доводи и до преоптерећености простора пловилима и пада укупне вредности туристичког производа, актуелизоваће се питање социјално-културног капацитета носивости који ће указати на неодрживост таквог стања. Политичко-економски индикатори капацитета носивости црногорског приобаља, у погледу развоја наутичког туризма, били су основ за дефинисање посредних планских могућности прекомерног развоја. Пад задовољства корисника, изазван прекомерним оптерећењем простора, довешће до пада броја и квалитета посетиоца па самим тим и постојећих инвеститора у наутичке и остале туристичке капацитете. Поремећај

¹⁹⁰ Кларић, Марковић (2013) „Туристички прихватни капацитет црногорског приобалног подручја“ ПАП/РАЦ, стр.53

политичко-економских индикатора, довешће вероватно до закаснеле интервенције надлежних државних органа, што је теже и мање ефикасно у односу на правовремено превентивно деловање званичних регулаторних тела.

Изградња материјалне основе у складу са политиком одрживог развоја подразумева редефинисање постојеће планске основе. Применом сценарија одрживог развоја наутичког туризма, у оквиру овог истраживања, антиципирајући актуелно стање, препоручују се следеће мере које је потребно предузети у планирању и изградњи материјалне основе потребне за формирање одговарајуће понуде:

- редефинисање планске документације везане за развој наутичког туризма на црногорском делу јадрана (План посебне намене за морско добро и нацрт Плана посебне намене за обално подручје Црне Горе);
- укидање планираних локација за изградњу марина у Њивицама (Рт Кобила), Котору, Бигову, Буљарици и на Ади Бојани;
- реорганизација постојеће марине у Бару у циљу обезбеђења одговарајућих услова за боравак пловила већих дужина, што ће утицати на смањење броја укупних комерцијалних везова;
- у marinaма Кумбор, Порто Монтенегро, Луштица и Мељине кроз нормативну регулативу обезбедити одређени број транзитних и везова за чартер флоту, у циљу безбедног и квалитетног сервиса наутичара који у Црну Гору долазе са других дестинација;
- у комуналним лукама Херцег Нови, Тиват и Будва и луци Котор, кроз нормативну регулативу обезбедити довољан број комуналних везова за пловила локалног становништва до 12 м дужине и комерцијалних транзитних везова, за наутичаре који посећују те градске дестинације и њихово залеђе, у домаћем и међународном транзиту;
- поред постојећих сервисних капацитета, намењених наутичким туристичким пловилима у Бару, Зеленици и Бонићима (Тиват) у планској документацији предвидети изградњу сервиса за мегајакте у бродоградилишту у Бијелој;

- регулисати организацију сидришта кроз тзв. катастар везова и одговарајућу нормативну регулативу, тако да не ремете физичко-еколошки и естетски капацитет и безбедност подручја у ком се налазе;
- јасно дефинисати и маркирати одговарајућим сигнаlima пловне путеве и дозвољене брзине пловидбе у црногорским територијалним водама;
- редефинисати планску документацију тако да се заустави изградња наутичких туристичких капацитета на Скадарском језеру и реци Бојани, до израде посебне студије, која ће уважити све аспекте одрживости развоја овог вида понуде, у том еколошки осетљивом простору.
- у складу са постојећом нормативном регулативом обезбедити функционисање и потребну рестаурацију постојећих традиционалних комуналних привезишта мандраћа и
- плански дефинисати локацију и капацитет сувих марина, тако да број и величина пловила која у њима бораве буде усклађен са прихватним капацитетима у мору.

Изградњом материјалне основе у складу са претходним одрживим развојним сценариом обезбедиће се:

- довољан а прихватљив број комерцијалних везова за наутичаре који на црногорском приморју остављају пловила на зимовнику, као и оне који су у транзиту, а све у складу са препорученим капацитетом носивости посматраног простора;
- одговарајући распоред лука наутичког туризма који задовољава безбедоносне и квалитативне критеријуме пловидбе;
- одговарајућа сервисна понуда потребна за формирање конкурентног дестинацијског наутичког туристичког производа;
- сидришта која ће бројем, структуром и положајем бити организована и контролисана тако да не угрожавају: физичко-еколошки и естетски капацитет локалитета на којем се налазе, остале учеснике у формирању туристичког производа, безбедност пловила и окружења те укупни носиви капацитет црногорског дела обале;

- јасно обележени пловни путеви потребни за сигурну комуникацију и дистрибуцију пловила у складу са међународним прописима и локалним еколошким приликама;
- заштита Скадарског језера и реке Бојане као природног резервата и туристичког ресурса посебне вредности, до проналажења одрживог модела валоризације у контексту развоја наутичког туризма;
- рестаурација и заштита традиционалних комуналних привезишта мандраћа, посебно у Боки Которској.
- прихватни капацитети на копну – суве марине које су положајем и бројем везова усклађене са капацитетима у мору, тако да у периоду пловидбене сезоне када се већи део пловила из тих marina премешта, у мору капацитетом и структуром постоје одговарајући везови и
- задовољство локалног становништва, јер ће се уз комерцијалне везове намењене туристима обезбедити и довољан број везова по привилегованим ценама у комуналним лукама и привезиштима за пловила у њиховом власништву.

Коначно, изградњом материјалне основе за развој наутичког туризма, у складу са принципима одрживог развоја, уз пратеће организационе мере, ствара се основа да се на црногорскоме делу Јадрана формира конкурентна понуда у овом сегменту туризма, која ће бити усклађена са националном политиком одрживог развоја. У супротном, доћи ће до нарушавања квалитета природних ресурса, на којима се темељи туристички производ црногорског приморја, што ће изазвати смањење промета и прихода у свим сегментима туризма и пратећим делатностима. Према искуству, санационе мере у том случају су дугорочне, са неизвесним резултатима опоравка како еколошких тако и економских фактора. Социјални амбијент ће од изразито пријатељског окружења за наутичке туристе, због пада прихода и упослености, како директних носиоца понуде, тако и свих учесника у ланцу, постати непријатељско окружење према оној категорији туриста која је по оцени локалне јавности довела до урушавања имица дестинације.

4. Организација наутичке туристичке понуде у Црној Гори

Наутичка туристичка понуда црногорских marina, део је јединствене туристичке понуде на том делу јадранске обале. Истовремено, специфичност наутичких туриста да током свог одмора на пловилу – јахти, обилази више дестинација, без обзира на административне границе, обавезује креаторе дестинацијске понуде да континуирано прате трендове и кроз прекограничну сарадњу подстичу регионалну конкурентност.

Црногорска обала је међу најкраћим на Медитерану, због тога је немогуће обезбедити компетитвност бројем лука и комерцијалних везова, који пружају могућност повезаног вишедневног крстарења унутар једне дестинације. Међутим, мала дужина обале може бити предност, ако се посматра из перспективе успостављања организације интегралног дестинацијског производа, која поред директних учесника укључује и остале носиоце понуде, који су део јединственог доживљаја наутичког туристе о производу који конзумира током боравка на црногорском делу Јадрана.

Марине су капитално интензивни пројекти, који уз редовне, због агресивне средине какво је море, генеришу и додатне трошкове одржавања основних средстава. Поврат инвестиције условљен је упосленошћу капацитета али и квалитетом и асортиманом услуга од којих зависи приход по кориснику. Пошто у формирању производа учествује више учесника неопходно је њихово повезивање, како би се обезбедио јединствен наступ на тржишту. Према Луковићу и Шамановићу, будућност наутичког туризма (искључујући крстарења) лежи у повезивању marina, због јачег тржишног наступа и квалитетније понуде. По њима само такве организацијске форме могу покренути „заспале“ државне апарате у циљу организационог подстицања развоја овог вида понуде.¹⁹¹

У Црној Гори је Министарство одрживог развоја и туризма надлежно за координацију организације националне туристичке понуде. Јавно предузеће за управљање морским добром (ЈПМД) је у оквиру тог ресора као и Национална туристичка организација. У оквиру организације ЈПМД између осталих постоје и службе за: управљање лукама од локалног значаја и поморство, уступање морског добра на коришћење, уређење и

¹⁹¹ Луковић, Т., Шамановић, Ј., (2007) „Менаџмент и економика наутичког туризма“ Хрватски Хидрографски Институт Сплит, Сплит, стр.262

изградњу морског добра и Служба за одрживи развој. Служба за управљање лукама од локалног значаја и поморство координира и обавља послове из области управљања лукама од локланог значаја, управљање пристаништима, привезиштима, понтама, мандраћима, плутајућим објектима за пристајање, припрема и обавља друге послове из области поморства, поморског саобраћаја, и спортско-рекреативних активности на мору. Сарађује са Лучким капатанијама (Бар и Котор), Управом поморске сигурности (Бар) и другим домаћим и међународним институтцијама из те области. Служба за уступање морског добра на коришћење организује, координира и обавља послове: обезбеђивања законитости у раду службе, припремања и праћења реализације уговора за уступање делова морског добра, припремање предлога аката, информација, извештаја и анализа о коришћењу морског добра и др. Служба за одрживи развој координира и обавља послове из области организације и опремања купалишта, заштите животне средине, праћења квалитета морске воде за купање и обалних процеса, те вођење базе података морског добра, служба такође координира међународну сарадњу из области интегралног управљања обалним подручјем и одрживог развоја, припрема и реализује међународне пројекте у оквиру *PAP/RAC, UNEP/MAP* и *Blue Flag* (Плава заставица). Служба за уређење и изградњу морског добра обавља послове: планирања, уређења и изградње морског добра, израде урбанистичко-техничких услова и решења о локацији, надзор над реализацијом инвестиционих активности и над програмом уређења и коришћења, пријављивања неправилности инспекцијским органима, праћење ажурности катастра морског добра, контроле морског добра и др.¹⁹² Члан Управног одбора Морског добра (не по обавези, већ у садашњем саставу) је директор Националне туристичке организације Црне Горе (НТОЦГ).

НТОЦГ у складу са Законом о туристичким организацијама (члан 30.) задужена је за креирање црногорског туристичког производа, планирање и реализацију стратегије црногорског туризма, предлагање и извођење промотивних активности у земљи и иностранству од значаја за све субјекте у туризму и подизање нивоа квалитета целокупне туристичке понуде државе. НТОЦГ, у складу са чланом 30. овог закона, обједињава туристичку понуду, промовише је, преузима мере и активности на креирању туристичког производа и имица Црне Горе, организује туристички информациони систем, прати стање

¹⁹² Доступно на интернету на: <http://www.morskodobro.com>(26.06.2017)

на тржишту ради доношења одговарајућих одлука, подстиче-унапређује-промовише и штити изворне вредности стварајући услове за њихово коришћење у границама одрживог развоја туризма у Црној Гори и др.¹⁹³

Због тога, према законом утврђеним надлежностима, ЈПМД и НТОЦГ могу у потпуности преузети улогу **организатора и координатора** дестинацијске наутичке туристичке понуде у Црној Гори. С'тим да у оквиру предложених измена Закона о морском добру треба предвидети организациону укљученост представника НТОЦГ у органима управљања ЈПМД (по новом закону државне агенције) које управља црногорском обалом.

У циљу обезбеђења трајне функционалне организације координације наутичке туристичке понуде у Црној Гори, потребно је и формално одредити носиоца активности, што би како је раније наведено, требало да буде ЈПМД уз НТО, као део ресора који је у складу са законом надлежан за ту област. На тај начин би се јасно дефинисала одговорност и носилац активности, како на црногорском делу обале, тако и у пројектима међународне прекограничне сарадње, који ће континуирано пратити факторе који утичу на конкурентност црногорске и регионалне наутичке туристичке понуде.¹⁹⁴

Коначно, ЈПМД и НТО, као представници НТА – националне туристичке администрације у наутичкој туристичкој понуди Црне Горе, имали би следеће задатке:

¹⁹³ Закон о туристичким организацијама – (Службени лист Црне Горе 46/07, 45/14)

¹⁹⁴ Организација прекограничне сарадње, у области развоја наутичке туристичке понуде на јужном делу источног Јадрана, успостављена је први пут, након распада бивше Југославије, у оквиру IPA (*Instrumental for Pre-Accession Assistance*-инструменти за предприступну помоћ) програма Европско Уније, намењеног земљама кандидатима за чланство у унији. У оквиру програма прекограничне сарадње „Хрватска - Црна Гора 2007. – 2013.“ међу првих пет одобрених пројеката је и онај између Хрватског хидрографског института и Хидрометерлошког завода Црне Горе под називом „Заједничка промоција и унапређење нивоа сигурности наутичког туризма у Дуборвачко-неретванској жупанији и на Црногорском приморју“. Са црногорске стране, у пројекат су укључени и НТОЦГ, Управа поморске сигурности, Лучка капетанија Котор и marina Порто Монтенегро. Циљ пројекта је повећање квалитета услуга и подизање нивоа сигурности у наутичком туризму, кроз сарадњу хидрографских установа, носиоца наутичке туристичке понуде (марине и друге луке наутичког туризма, чартер компаније), установа за поморску сигурност и сигурност уопште (лучке управе, лучке капетаније, гранична поморска полиција). Активности на релаизацији зацртаних циљева обухватају: прикупљање и обраду информација потребних за сигурност пловидбе у посматраном прекограничном подручју, прикупљање и обраду информација о природним, културним и туристичким знаменитостима и услугама у посматраном подручју, израду интернет странице намењене наутичарима који посећују предметно подручје, израду наутичко-туристичких водича за посматрано подручје, креирање наутичких туристичких рута за једрилице и моторне јахте у посматраном подручју и др. Данас, након реализације пројекта, наутичарима су информације које су биле део задатка, доступне на интернет презентацији пројекта. Доступно на интернету: www.nautour.info (25.09.2017)

- израда стратегије и плана развоја наутичког туризма у Црној Гори у складу са принципима одрживог развоја;
- координација развоја наутичког туризма и праћења реализације стратешких циљева.
- координација служби задужених за сигурност наутичких туриста и заштиту животне средине;
- истраживање тржишта и формирање статистике;
- организација промоције црногорске и регионалне наутичке туристичке понуде;
- међународна сарадња у области наутичког туризма;
- учешће у успостављању системског образовања за потребе развоја наутичког туризма;
- организација савремених информационих система за потребе развоја наутичког туризма на црногорском делу Јадрана и
- учешће у успостављању квалитетних нормативних предуслова за потребе одрживог развоја наутичког туризма.¹⁹⁵

4.1. Координација служби у функцији одрживог развоја наутичког туризма

У развоју свих видова туристичке понуде (па и наутичке), свака држава би требало да предузме одговарајуће мере у идентификацији и превенцији потенцијалних ризика туриста у посебним врстама путовања, усвајању сигурносних стандарда и праксе, потребних за осигурање квалитетног надгледања свих аспеката сигурности уз обезбеђење одговарајуће документације и информација о сигурности туризма за јавност.¹⁹⁶

У том смислу, у Црној Гори у складу са нормативном регулативом, задужене су следеће службе:

¹⁹⁵ Бакић, О., (2002) „Маркетинг менџмент туристичке дестинације“ Економски факултет Београд, стр.178

¹⁹⁶ Живковић, Р., (2009.) „Понашање и заштита потрошача у туризму“ Универзитет Сингиддум, Београд стр.181

- Управа поморске сигурности Црне Горе – УПС
- Лучке капетаније (Бар и Котор)
- Управа полиције
- Управа царине и
- Хидрометеоролошки завод Црне Горе.

Управа поморске сигурности, која је део ресора Министарства саобраћаја и поморства, врши послове који се односе на: сигурност пловидбе у обалном мору Црне Горе, уређивање и одржавање поморских пловних путева, постављање објеката сигурности на пловним путевима и обезбеђивање њиховог правилног функционисања, вршење радио службе за заштиту људских живота и сигурност пловидбе на мору, утврђивање способности за пловидбу пловних објеката, вршење техничког надзора над грађењем или преправљањем као и прегледом пловних објеката у току пловидбе, издавањем исправа и сведочанстава бродовима, организовањем и обављањем акција трагања и спасавања на мору, заштитом мора од загађења са пловних и плутајућих објеката, уписом и вођењем регистра јахти и др. У оквиру организационе структуре УПС између осталих постоје: Одељење трагања и спасавања на мору, Одељење за заштиту мора од загађења са бродова, Одељење поморске сигнализације, Одељење регистра јахти и др. УПС у оквиру зоне одговорности (обално море Црне Горе) има 176 објеката сигурности пловидбе (светионици, обална светла, лучка светла, плутаче и дневна светла непосредне опасности) и савремену телекомуникациону опрему потребну за вршење радио службе и примање позива за помоћ на мору. У надлежности Одељења трагања и спасавања на мору су послови организовања акција трагања и спасавања људи и имовине у обалном мору и епиконтиненталном појасу Црне Горе у складу са Националним планом трагања и спасавања на мору и другим националним и међународним прописима. У сарадњи са другим државним органима, одељењу су за потребе акција спасавања на располагању 9 мањих брзих чамаца, 4 већа пловина објекта и 5 тегљача, као и јединице ваздухопловства МУП-а и Војске Црне Горе. Координациони центар одељења, располаже савременом опремом у складу са захтевима Међународне поморске организације. Одељење је дужно да у оквиру својих послова сарађује са службама суседних земаља у акцијама спасавања и

трагања на мору у складу са међународним стандардима. Одељење за заштиту мора од загађења са бродова врши послове везане за заштиту од загађења мора са бродова, примену Националне стратегије за хитно деловање у случају загађења мора са бродова, примену других домаћих и међународних прописа из области заштите мора од загађења са пловних објеката и др. Одељење поморске сигнализације врши послове уређења и одржавања поморских пловних путева у складу са *IALA* правилима (међународни систем поморских ознака).¹⁹⁷

Лучке капетаније Бар и Котор, са испоставама у Зеленици, Тивту, Будви и Улцињу, такође су део ресора Министарства саобраћаја и поморства (Директорат за поморски саобраћај). Лучка капетанија Бар је надлежна за део мора од рта Јаз до ушћа реке Бојане, као и за унутрашње воде река Бојане и Таре, Скадарског, Крупачког, Пивског, Биоградског и Црног језера. Лучка капетанија Котор је надлежна за подручје од рта Јаз до границе Црне Горе са Хрватском. Лучке капетаније, између осталог, врше послове: инспекцијског надзора над применом прописа из области поморства; уписа пловних објеката у одговарајуће уписнике; инспекцијског надзора поморских објеката, лука, објеката сигурности пловидбе и безбедносне заштите лука отворених за домаћи и међународни саобраћај; прихвата и отпреме бродова; вођења евиденције доласка и одласка бродова и статистичку обраду података везано за промет бродова, терета и путника; издавања вињета страним јахтама; инспекцијског надзора над домаћим и страним бродовима у погледу њихове способности за пловибу и укупне исправности; контроле страних јахти у погледу поседовања вињете, исправности пловила на јахти (тендера), књиге евиденције изнајмљивања јахти; сарадње са службама трагања и спасавања на мору и службом задуженом за чишћење мора од загађења и др.¹⁹⁸

Управа полиције преко Одељења граничне безбедности поморске полиције врши послове: надзора државне границе на мору, Скадарском језеру и реци Бојани; заштиту неповредивости државне територије; заштиту живота и здравља људи; откривање и спречавање кривичних дела; контролу поштовања прописа из области безбедности пловидбе; учествује у акцијама трагања и спасавања на мору и др. Преко одсека за

¹⁹⁷ Доступно на интернету на: <http://www.pomorstvo.me> (9.07.2017.)

¹⁹⁸ Влада Црне Горе (2013) „*Правилник о унутрашњој организацији и систематизацији министарства саобраћаја*“ Министарство саобраћаја и поморства Подгорица стр. 5

граничне провере врши контролу преласка државне границе и путних исправа, обезбеђење простора за искрцај путника у лукама и др.¹⁹⁹

Управа царине, као део ресора Министарства финансија, обавља послове везане за царинску контролу и примену прописа који се односе на робу која се уноси у царинско подручје. Имајући у виду да се пловила у наутичком туризму крећу између држава, често и под заставом друге државе, приликом уласка или изласка са црногорске територије подлежу обавезној царинској контроли.²⁰⁰

Хидрометеоролошки завод Црне Горе поред осталих, обавља послове који су везани и за наутички туризам, као што су: осматрање и мерење метеоролошких, хидролошких и еколошких параметара; контролу квалитета површинских вода, ваздуха и падавина; објаву података, информација и студија од значаја за саобраћај (пловидбу), туризам, заштиту људских живота, заштиту животне средине и др.²⁰¹

Координација рада служби, које су у складу са прописима задужене за заштиту сигурности наутичких туриста и животне средине, у циљу обезбеђења одрживог развоја наутичког туризма, сложен је посао који захтева нормативну формализацију носиоца активности. У том смислу, ЈПМД као јавно предузеће задужено за управљање, заштиту и унапређење коришћења морског добра, може да преузме улогу координатора и овог сегмента наутичког туристичког производа, у циљу повећања његове међународне конкурентности, водећи рачуна о будућој одживости у складу са стратешким одређењима. На тај начин се обезбеђује институционална подршка формирању јединствене дестинацијске наутичке туристичке понуде, која ће подразумевати организован приступ сегменту сигурности туриста у складу са препорукама Светске туристичке организације. Поред тога, координаном применом прописа и праћења стања животне средине, повећава се ефикасност реализације активности које имају за циљ одрживо управљање црногорском обалом као основним ресурсом туристичког развоја.

¹⁹⁹ Доступно на интернету: www.mup.gov.me/upravapolicije (10.07.2017)

²⁰⁰ Доступно на интернету: <http://www.upravacarina.gov.me> (10.07.2017)

²⁰¹ Доступно на интернету: <http://www.meteo.co.me> (10.07.2017)

4.2. Организација наутичких туристичких лука у функцији одрживог развоја

Организација марина и туристичких лука може се посматрати са два аспекта, као: организација - повезивање лука наутичког туризма на нивоу дестинације и организација на нивоу сваке појединачне луке наутичког туризма.

Водеће наутичке туристичке дестинације на Медитерану, теже да успоставе одговарајуће организационе системе лука наутичког туризма, у циљу повећања конкурентности, кроз обезбеђење одговарајуће дисперзије диверзификоване понуде, са посебним акцентом на сигурност пловидбе. У том смислу, италијанске туристичке луке су организоване у три система: јадрански, јонски и тиренски, са развијеном структуром подсистема унутар сваког. Почетна интенција је развој система лука као сигурног склоништа, за снабдевање туристичких пловила, која крстаре дуж обале на сваких 20 наутичких миља. У Грчкој је успостављен јединствен систем наутичких туристичких лука о којем се стара Национална туристичка организација (ОНТХ). Француска настоји да, приликом изградње нових туристичких лука, успостави системе са одговарајућом дисперзијом понуде. Тако је нпр. приликом планирања изградње нових капацитета на подручју између Лангедока и Русижона предвиђена изградња 16 спортских лука, како би се кроз систематичан развој обезбедила одговарајућа понуда на сваких 6 до 7 наутичких миља.²⁰²

Црногорска обала партиципира у морској обали Медитерана са 0,64%, док површина мора Црне Горе представља 0,0066 % његове укупне површине. Ограниченост просторних ресурса, изузетне природне лепоте, у региону који је водећи у глобалним туристичким кретањима, намеће потребу што квалитетније валоризације. У том смислу дестинацијска и унутрашња организација лука наутичког туризма треба да задовољи најзахтевније сегменте наутичке туристичке тражње, како би се обезбедили максимални ефекти са минималним утицајем на околину. У таквим околностима у складу са савременим приступом менаџменту, дестинацијска организација треба да тежи ка изврности, како би

²⁰² Дуљчић, А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет Сплит, стр.271

задовољавајући очекивања свих заинтересованих страна да би на тај начин остварила изврсне резултате у поређењу са конкуренцијом и најбољом светском праксом.

Организација на нивоу сваке појединачне луке зависиће пре свега од врсте односно величине луке. Организација се поставља у односу на захтеве оперативног рада и пословних циљева система у којем се успоставља. У маринама се организација везује за пловидбу у луци (упловљавање, испловљавање, везове), организацију везова на сувом, сервисну понуду, угоститељство, хотелијерство, администрацију и др. Организациона структура у односу на начин доношења одлука може бити централизована и децентрализована (мада у пракси готово да нема чистог централизованог или децентрализованог модела организације), док према смеру протока одлука разликујемо вертикалну и хоризонталну структуру организације.²⁰³

Међутим, за организацију пословних система лука наутичког туризма у Црној Гори, треба узети у обзир да је то само део укупне туристичке понуде у ограниченом простору. Због тога је посебно важно да појединачна организациона структура буде постављена у складу са потребама одрживог дестинацијског развоја. Данас није питање шта треба радити како би се животна и радна средина очувале, већ је питање како то радити. Примена концепта тоталног менаџмента квалитета – *TQM*, животну средину посматра као аспект тоталног квалитета, а одговорност организација за њено очување као интегрисане делове основног менаџмент система организације. Применом методологије *TQM* структуре у два одвојена али повезана правца поставља се модел организације на дестинацијској и појединачним организационим структурама. Дестинацијска организација лука наутичког туризма подразумева креирање понуде у складу са тежњом за постизањем изврности дестинацијског наутичког туристичког производа, док организација лука наутичког туризма треба да у циљу одрживе успешности кроз квалитет производа и друге резултате обезбеди остварење тих тежњи. Успостављањем стандардизованих менаџмент система, на нивоу појединачних организација, стварају се предуслови за проактивно системско деловање, које ће обезбедити избалансиране резултате према свим заинтересованим корисницима резултата организације. Сертификација успостављених система менаџмента на нивоу појединачних носилаца понуде односи се на квалитет

²⁰³ Луковић, Т., Шамановић, Ј., (2007) „Менаџмент и економика наутичког туризма“ Хрватски Хидрографски Институт, Сплит, стр.50

(QMS) према стандарду *ISO 9001*, животну средину (*EMS*) према *ISO 14001*, здрављу и безбедности (*OHMS*) према *OHSAS 18001*, социјалној одговорности (*CSEMS*) према *SA 8000/26000*, безбедности хране (*HACCP/ISO 22000*) и др. Успостављање интеграције свих наведених система у један оперативни менаџмент систем, поред свих тешкоћа у организационом смислу, модел је који ће кроз избалансирано задовољство свих заинтересованих страна обезбедити њихов подршку и поверење.²⁰⁴

У циљу побољшања пословања организације, у намери повећања профита и смањења губитака, у процесима организације све више се примењује и „Систем шест сигма“. За разлику од система менаџмента квалитета који је усмерен „само“ на праћење квалитета процеса кроз одговарајућу процедуру, Систем шест сигма тежи пројектовању резултата процеса са циљем њиховог побољшања. Иако је циљ повећање профита овај систем не искључује QMS већ га третира као подсистем за управљање квалитетом. Као такав је примењив у лукама наутичког туризма које су организационо способне да га спроведу.²⁰⁵

Код планског дефинисања и пројектне реализације лука наутичког туризма неопходно је обезбедити равномерну расподелу садржаја, попут довољног броја транзитних везова, везова намењених чартер компанијама, капацитета за снабдевање пловила горивом и осталим потрепштинама и др. Коначно, при пројектном дефинисању и изградњи лука наутичког туризма, као и у избору материјала завршне обраде, у функцији одрживог развоја, требало би посебно водити рачуна о њиховој амбијенталној припадности простору у ком се налазе.

4.3. Организација промоције наутичке туристичке понуде

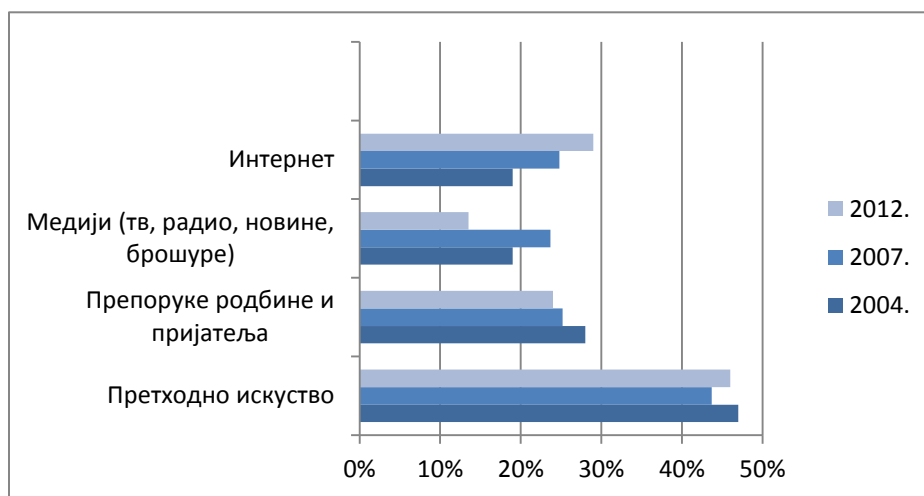
У поступку одлучивања купца (наутичког туристе) о куповини одређеног производа постоје различити извори информација на основу којих доносе одлуку о куповини. Посматрано са становишта порекла извори информација могу бити лични (породица,

²⁰⁴ Хелета, М., (2010) „Пројектовање менаџмент система животне и радне средине“ Универзитет Сингидунум, Београд стр.18-23

²⁰⁵ Поповић, Б., Кларин, М., Вељковић, З., (2007) „Систем шест сигма у реализовању резултата процеса“ Машински факултет, Београд, стр.2.9

лично искуство, пријатељи и др.) и нелични (пропаганда путем електронских медија, интернета, новина и др.), док ако се посматра са становишта финансирања извори информација деле се на оне које носиоци понуде плаћају - комерцијални (пропаганда, продавци, рекламни производи и др.) и оне који се не плаћају – некомерцијални (препоруке пријатеља, породица, извештаји медија и др.)²⁰⁶

Графикон 24. Промене у начину информисања наутичких туриста, приликом одлучивања о избору Хрватске као дестинације за одмор, у периоду од 2004. до 2012. године



Извор: Комбиновани подаци - Институт за туризам (2004., 2007., 2012.) „Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА“

Искуство Хрватске у погледу начина информисања наутичких туриста, приликом избора дестинације боравка, показује да се највећи део њих везује за претходно сопствено искуство (46%), информације до којих су дошли путем интернета њих 29%, препоруку родбине и пријатеља 24% и информације добијене путем медија, часописа, новинских чланака, телевизије, радија и филмова њих 14%. У односу на 2004. годину 2012. је порастао број наутичких туриста који је приликом одлучивања о избору дестинације до информација дошао путем интернета са 19 на 29%. Наутички туристи, који свој одмор проводе на изнајмљеном пловилу – чартеру, у значајно већој мери (њих 41% просечно)

²⁰⁶ Врачар, Д., (1999.) „Стратегија тржишног комуницирања“ Економски факултет Београд, стр.28

користе интернет као извор информација приликом одабира дестинације, за разлику од чартераша код од осталих категорија наутичких туриста је то учешће мање (18%). Посматрано према земљи порекла преко 50% наутичких туриста из Велике Британије, Француске, Шведске и Русије је користило интернет као извор информација приликом одабира Хрватске као дестинације. Већина чартераша из Словачке (69%), Холандије (56%) и Пољске (53%) је такође користила интернет, док се сваки други чартераш из Аустрије, Словеније и Немачке ослањао на сопствено искуство код одабира ове наутичке туристичке дестинације.²⁰⁷

Као што се на графикану види, у посматраном периоду једино интернет као извор информација бележи континуирани раст учешћа, док медији и препоруке пријатеља у континуитету бележе пад. Значајно учешће наутичких туриста, који у Хрватску долазе на основу претходног искуства, потврда су задовољства које тај део Јадрана обезбеђује овом сегменту туриста. Изграђена понуда у Хрватској и даље заостаје за најразвијенијим медитеранским дестинацијама, али су очуване изразите природне лепоте хрватског приобаља вредност коју наутички туристи повратници изузетно цене.

Организација промоције црногорске дестинацијске туристичке понуде, па и наутичке, у складу са нормативним и организационим мерама у оквиру ресора туризма у надлежности је НТО. Међутим, у циљу обезбеђења одрживог развоја дестинације, заснованог на савременој економској теорији, неопходно је спровести одговарајућа маркетинг истраживања са циљем да се утврди које су то потребе наутичких туриста (анализа окружења) које Црна Гора као дестинација (анализа ресурса) може на најбољи начин задовољити. У односу на резултате истраживања, формулисаће се одговарајући циљеви, на основу којих ће се дефинисати маркетинг стратегије (три најчешће коришћене су стратегија сегментације тржишта, стратегија диференцирања туристичког производа и стратегија профилисања имица). На основу дефинисаних маркетинг стратегија одређује се оптимална комбинација елемената маркетинг микса (производ, цена, канали продаје, промоција) који ће обезбедити одрживост дестинацијске понуде. Организација и координација фрагментиране дестинацијске понуде у наутичком туризму и повезаним делатностима је изузетно захтеван и комплексан посао, те је због тога уз НТО потребно

²⁰⁷ Институт за туризам (2012.), „Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2012“ Загреб, стр.47

укључити неку од установа из ресора туризма која је непосредно везана за овај специфични вид понуде. Као што је раније речено, ЈПМД захваљујући својим надлежностима и организационој структури треба да уз НТО преузме улогу носиоца организационих активности и у сегменту дефинисања маркетинг стратегије и одговарајућег микса инструмената маркетинга. Организационе активности ЈПМД и НТО подразумеваће координацију и усаглашавање различитих делова понуде, водећи рачуна о свим елементима одрживости, у циљу формулисања маркетинг микса за наутички туристички производ Црне Горе у складу са раније дефинисаним маркетинг стратегијама које су резултат истраживања окружења.

Потребе (наутичке) туристичке тражње се описују као „комплексна потреба“ коју треба на одговарајући начин задовољити. Управо то захтева целовит приступ свих учесника у поступку креирања (дестинацијског) производа. У том смислу, производ се посматра као „амалгам“ различитих елемената који представљају комбинацију атрактивности, смештаја, превоза и окружења.²⁰⁸

Примера ради, још осамдесетих година двадестог века маркетинг истраживања спроведена на јужној и западној обали Велике Британије показују да корисници марина, ентузијастички на једрењацима и власници јахти нису задовољни квалитетом смештајних капацитета и ресторанских услуга, те да у том делу дестинацијског производа постоји значајан простор за унапређење.²⁰⁹

На основу таквих инпута, у циљу креирања наутичког туристичког дестинацијског производа, а у складу са очекивањима одговарајућег сегмента наутичких туриста, укључују се постојећи носиоци услуга смештаја и ресторани, или се подстичу улагања у тај део понуде. У наутичкој туристичкој понуди Црне Горе дестинацијски туристички производ обједињује изворне елементе (природне лепоте и културно историјско наслеђе) и изведене елементе (наутичке туристичке луке, смештајне и угоститељске капацитете, сервисне капацитете, комуналну и саобраћајну инфраструктуру на мору и копну и др.)

Комбинација елемената дестинацијског производа мора да обезбеди задовољство наутичких туриста. Претходна истраживања (део 4., тачка 2.7) су показала да већи део

²⁰⁸ Жупановић, И., (2011.) „Стратешки менаџмент туристичке дестинације“ Котор, стр.137-139

²⁰⁹ Teare, R., Josef, M., Simon, C., Calver S., (1996.) “Marketing in Hospitality and Tourism” Cassel, New York стр.219

наутичких туриста на источној обали Јадрана поседује високо образовање, а искуство показује да што је образовање веће и очекивања су већа. Савремена маркетинг истраживања уводе концепт „тоталне сатисфакције корисника“ (*TCS – total consumer/customer satisfaction*) који је у кореспонденцији са претходно споменутиим концептом тоталног менаџмента квалитетом – TQM. Циљ оба концепта управљања је обезбеђење највишег степена задовољења очекивања, кроз испуњење захтева и жеља корисника. Импликације задовољних корисника огледају се у повећању лојалности и позитивној усменој пропаганди.²¹⁰

Задовољство корисника дестинацијског наутичког туристичког производа, проширује могућност слободног избора ценовне политике појединачних носиоца понуде. Цена као део инструмената маркетинг микса треба да буде у складу са квалитетом који се добија. Већина експерата у туристичкој индустрији мишљења је да су туристи постали изузетно осетљиви на однос квалитета и цене „*value for money*“. Постоји категорија туриста која је спремна да плати високе цене за луксузни производ, али за узврат очекују изузетан квалитет свих сегмената тог туристичког производа. Са друге стране корисници нижих платежних могућности су мање захтевни у погледу задовољења очекивања.²¹¹

Као што је претходно речено, наутички туристи на источном Јадрану спадају у категорију високо платежних туриста (део 4., тачка 2.7) где преко две трећине њих има примања по домаћинству више од 3500 € месечно, што је значајна разлика у односу на туристе у класичном смештају, где половина њих има примања по домаћинству испод 2000 € месечно. Истовремено, наутички туристи спадају у категорију туриста који су изузетно информисани о односу квалитет за новац на појединим дестинацијама. Развој савремених информационих технологија пружа могућност детаљне анализе односа квалитета за новац кроз низ апликација које обрађују цене носиоца понуда на различитим дестинацијама и претходна искуства других корисника. У том смислу, инсистирање на *TQM* и *TCS* концепту управљања дестинацијским производом, једини је исправан начин да се подржи ценовна политика према овом високоплатежном али захтевном сегменту тражње. Улога НТА је да кроз одговарајуће економске подстицајне мере прво подстакне

²¹⁰ Маричић, Б., (2002.) „*Понашање потрошача*“ Савремена администрација, Београд стр.323 - 329

²¹¹ Morison, A., (1989.) „*Hospitality and Travel Marketing*“ Delmar Publisher Inc., USA стр.453

развој квалитетне дестинацијске понуде, а након тога и дистрибуцију тражње и ван главне туристичке сезоне.

Канали продаје, као део маркетинг микса наутичког туристичког дестинацијског производа, са једне стране зависе од све већег присуства савремених информационих технологија у процесу букирања, а са друге од диференцираног приступа појединачних носилаца понуде у оквиру комплексног дестинацијског производа. У том смислу, улога НТА је да креира, интегрише и одржава одговарајући информациони систем и пропагандне материјале на нивоу дестинације, тако да буде подршка пласману производа појединачних носилаца понуде.

Организација промоције дестинацијског наутичког туристичког производа је последњи инструмент маркетинг микса, у спровођењу претходно зацртаних маркетинг стратегија. Успостављањем одговарајућег квалитета дестинацијске понуде обезбеђује се задовољство наутичких туриста које, као што је речено, има имплицативну манифестацију кроз лојалност у виду поновног доласка и позитивну усмену пропаганду. Задаци организатора промотивних активности, везаних за наутичку туристичку понуду Црне Горе су стварање свести о наутичком туристичком производу на тржишту, креирање имица наутичке туристичке дестинације и позиционирање тог дестинацијског производа на наутичком туристичком тржишту. За ту врсту промоције користе се елементи комуникационог микса примерени понуди попут пропаганде, односа са јавношћу и др. На нивоу дестинације се примењује и општа туристичка пропаганда са циљем да се наутичка туристичка тражња упозна са особинама и специфичним предностима дестинацијске понуде. Општа туристичка пропаганда даље олакшава и спровођење комерцијалне пропаганде коју спроводе појединачни носици понуде на дестинацији.

Интернет је данас, уз то што је продајно и најзначајније пропагандно средство било да се ради о општој или комерцијалној пропаганди. Претходно обрађени раст учешћа интернета, у процесу информисања наутичких туриста током одабира Хрватске као дестинације за одмор, указује на његов изузетан значај за комуникационе процесе у наутичком туризму. Иако не постоје подаци о учешћу интернета у процесу информисања наутичких туриста на источној обали Јадран за последње две године, за претпоставити је да је због огромног раста приступачности различитих уређаја (паметних телефона, таблета

и сл.) који обезбеђују конекцију на глобалну мрежу на сваком месту и у сваком тренутку, утицало на то да значајна већина наутичких туриста управо са интернета прикупља иницијалне и додатне информације код одабира боравишне дестинације.

Глобална мрежа пружа могућност „*on-line*“ комуникације са корисницима путем стварања електронског излога, учешћем на друштвеним мрежама и на форумима, учешћем на информативним и специјализованим интернет порталима са новостима и службеним извештајима, оглашавањем на „*on-line*“ огласима и кориштењем електронске поште.

НТО Црне Горе у оквиру својих надлежности заједно са ЈПМД треба да ради на успостављању јединственог информационог система везаног за наутичку туристичку понуду, кроз који ће се повезивањем на глобалну мрежу обезбедити квалитетна подршка и промоција наутичком туристичком производу. Истовремено кроз припрему брошура, плаката и осталог пропагандног материјала за наступе на туристичким берзама треба припремити и материјале намењене наутичким туристима. Приликом организације посета студијских група и специјализованих новинара потребно је обезбедити и учешће оних који се баве посебно наутичким туризмом.

Кроз спровођење свих претходно наведених маркетинг активности, у циљу што боље промоције и пласмана дестинацијског наутичког туристичког производа, пружиће се подршка комерцијалној пропаганди и појединачних носилаца понуде. Док с'друге стране њихове индивидуалне промотивне активности доприносе и промоцији Црне Горе, као како наутичке тако и туристичке дестинације уопште посматрано. Тако нпр. марина Порто Монтенегро из Тивта, током 2016. године је била предмет интересовања великог броја страних медија, који су кроз 119 различитих чланака, текстова и прилога обезбедили промоцију ове марине, али уједно и Црне Горе као наутичке и туристичке дестинације. Према прорачунима службе за односе са јавношћу, ове компаније, вредност тако добијеног медијског простора процењује се на преко 1,6 милиона €. ²¹²Истовремено, НТО и ЈПМД треба да помогну организацију и подрже све облике регионалне сарадње који, попут претходно наведеног пројекта у оквиру *IPA* програма Европске уније под називом „Заједничка промоција и унапређење нивоа сигурности наутичког туризма у Дубровачко-

²¹² Извор: www.portomontenegro.com (25.09.2017)

неретванској жупанији и на Црногорском приморју“, поред безбедносног имају и изразити промотивни карактер.

Организација комуникације међу члановима организације и према потенцијалним корисницима, често је отежана сметњама у интеркомуникацијским везама. До тога најчешће долази због различитих типова појединачних организација, степена њихове повезаности, оштрине међугрупне супростављености, различитог система вредности њених чланова и др. Организациона пракса, такође показује да су савремени комуникациони процеси достигли ниво „преоптерећености информацијама“ у свим правцима.²¹³ Због тога контрола резултата комуникационог процеса комплексне организације, какав има дестинацијска туристичка понуда, треба да се одвија редовно, како би се предузеле активности у циљу правовременог отклањања узрока који га ометају.

5. Информатизација у научном туризму Црне Горе

Информационе технологије ИТ обухватају комбинацију рачунарске технологије *hardware* (представља физичку рачунарску опрему као што су механички, магнетски, електронски и оптички уређаји) и *software* (представља предефинисане инструкције које контролишту рад рачунарских система или електронских уређаја, он координира рад хардверских компоненти у једном информационом систему), телекомуникационе технологије (обезбеђују пренос сигнала укључујући пренос података, слика, гласова, на различитим дистанцама, користећи радио, телевизију, телефонију и друге комуникационе технологије), *netware* (представља *hardware* и *software* који је потребан за развој и подршку мрежа рачунара, терминала и комуникационих канала са уређајима) *groupware* (представља комуникационе алате који подржавају електронску комуникацију и колаборацију између група) и *humanware* (представља интелектуалне капацитета потребне за развој, одржавање и руковање информационом технологијама).²¹⁴

Информациони системи - ИС представљају: „уређени интегрисани скуп података, процеса, *interface-a*, мрежа, технологија и људи који су у међусобној корелацији у циљу

²¹³ Миљевић, М., (2010.) „Пословна етика и комуницирање“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.306-308

²¹⁴ Његуш, А., (2009.) „Пословни информациони системи“ Универзитет Сингидунум Београд, стр.5

подршке и побољшања свакодневних пословних операција и подршка менаџменту у решавању пословних проблема, планирања, управљања, предвиђања, координисања и доношења одлука“. Појам ИТ је проширен појавом интернета на *ICT (Information and Communication Technologies)* информационо комуникационе технологије.²¹⁵

Пословни информациони системи су информациони системи који подржавају пословне функције и обезбеђују пословну интелигенцију и аналитику. Увођењем пословних информационих система у организацију стварају се услови за ефикасну контролу трошкова, диференцирање производа и иновације, кроз побољшање постојећих или увођење нових производа и процеса, приступ подацима и информацијама у реалном времену са било које локације, праћење и унапређење комплетног ланца испоручених вредности производа организације. Развојем пословних информационих система подиже се конкурентска предност организације, у односу на конкуренцију која их нема, по основу трошкова, квалитета и брзине који обезбеђују контролу тржишта и повећање профита.²¹⁶

Информационе технологије су нашле примену у туризму још од краја седамдесетих година прошлог века. Измена ваздухопловних прописа, као део дерегулације ваздушног саобраћаја у САД 1978. године, донела је ослобађање од ограничења у формирању цена и других елемената пословне политике, што је довело до развоја конкурентности која је подстакла увођење компјутерских технологија у области дистрибуције. Информационе технологије, развијене у оквиру резервационих система у авио превозу, убрзо су почеле да се повезују и укључују друге учеснике на туристичком тржишту. Пословни информациони системи у туристичкој привреди су се на почетку претежно развијали на нивоу појединачних организација и институција, а били су на располагању за даљњу употребу туристичкој привреди, владиним и невладиним туристичким организацијама, туристима и свим другим заинтересованим субјектима.²¹⁷

Примена *ICT*-а у туризму посебно је значајна за мале дестинације попут Црне Горе, које су на великој географској удаљености од главних емитивних тржишта, јер им под повољним условима обезбеђује глобалну информациону доступност у реалном времену (током 24 часа). Односно, развојем квалитетне информационо технолошке подлоге, Црна

²¹⁵ Ибид стр.31

²¹⁶ Ибидем

²¹⁷ Станкић, Р., (2002.) „Пословна информатика“ Економски факултет Београд, стр.125-126

Гора као дестинација и појединачни носиоци понуде на њој имају једнаке могућности представљања на тржиштима тражње као и најразвијеније светске дестинације. Информационе технологије се у туризму интегришу у:

- организације које управљају дестинацијама ДМО (*Destination Management Organization*) и
- организације на нивоу појединачних носилаца понуде у оквиру комплексног дестинацијског туристичког производа (хотели, марине, ресторани и др).

ДМО су одговорне за развој, примену и унапређење информационог система за управљање туристичким дестинацијама ДМС (*Destination Management System*). Интернет је данас најважнији извор информација за туристе код одабира дестинације. ДМО користе интернет за промовисање дестинације кроз обезбеђење неопходних информација о дестинацијском производу; повезивање са информационим системима и *CRS (Computer Reservation System - CRS)* компјутерским резервационим системима појединачних носилаца понуде; обезбеђење електронског плаћања; укључивање ГИС технологије (*Geographic Information System – GIS*) у ДМС и *ICT* дестинације и др. Могућност да туриста применом савремених информационих технологија сам креира свој одмор на једној или више повезаних дестинација представља револуцију за већину учесника у туристичком ланцу који формира дестинацијски производ. Увођењем дистрибутивног Интернет рачунарства (*Cloud Computing - технологије*), поред класичних *WEB* сервиса, корисницима је омогућен приступ информацијама у оквиру комплексних апликација без инсталације додатног софтвера и опреме на персоналним рачунарима. Захваљујући савременим информационим технологијама, туристи са једне стране добијају моћ у односу на носиоце понуде у поступку креирања, током и након путовања, док са друге стране ДМО и појединачни носиоци понуде имају могућност да их боље упознају, прилагоде им и приближе своју понуду. Туристи могу да планирају и креирају путовање, персонализујући комплексни дестинацијски производ, кроз резервацију појединачних капацитета и атракција, или да купе већ готов пакет који се налази у понуди туроператера за дату дестинацију. Са друге стране носиоци понуде, захваљујући подацима о интересовању туриста, формирају одговарајуће базе података помоћу којих персонализују и достављају понуду у складу са њиховим очекивањима. Примена информационих

технологија у туризму кроз тзв. „Е-туризам“, са учешћем од 40%, један је од најзначајнијих сегмената у укупном глобалном електронском пословању.²¹⁸

Примена информационих технологија у црногорској наутичкој туристичкој понуди, део је ДМО и ДМС на целокупној туристичкој дестинацији. *ICT* се користи за управљање свим сегментима развоја туризма кроз изградњу партнерства међу учесницима у циљу обезбеђења повећања конкурентности, привлачење нових инвеститора и обезбеђење одрживости. НТО и ЛПМД би према ранијем предлогу требали да представљају ДМО у управљању одрживим развојем наутичког туризма у Црној Гори. Поред координације и усаглашавања са ДМС-ом на нивоу туристичке дестинације уопште посматрано, њихов је задатак да на нивоу наутичке туристичке дестинације, применом информационих технологија, обезбеде одговарајући ДМС. У оквиру тог задатка ДМО предузимају се следеће активности:

- консултације са *stakeholderima* (свим заинтересованим странама) попут: марина, осталих комерцијалних и комуналних лука наутичког туризма, локалним туристичким организацијама, носиоцима одговарајуће понуде у смештајним и угоститељским капацитетима, сервисерима, службама безбедности пловидбе и др.;
- развој стратешког брэнда наутичке туристичке дестинације, који подразумева одговарајући изглед и осећај који Црна Гора као туристичка дестинација нуди наутичким туристима;
- припрема стратегије Е-наутичке туристичке дестинације;
- припрема одговарајуће ИТ подршке;
- израда одговарајућег *WEB* сајта и мобилних апликација у складу са стратешким брэндом дестинације;
- успостављање техничких спецификација и програма ажурирања информација;
- избор вендора (стручњака који израђују одговарајући софтвер или продају већ готова решења);

²¹⁸ Његуш, А. (2010.) „Информациони системи у туристичком пословању“ Универзитет Сингидунум, Београд, стр.110-128

- организација података;
- управљање пројектом ДМС система од израде, преко имплементације до тестирања;
- одржавање ДМС, *WEB*сајта и мобилних апликација;
- регистрација сајта код претраживача (попут *Googl-a*, *Yahooo-a* и др.) на начин да се обезбеди добро рангирање на истима;
- регистрација мобилних апликација (намењених паметним телефонима и таблет уређајима) код специјализованих провајдера (попут *AppStore-a* и *GooglePlay-a*);
- припрема подлоге за анализу од стране корисника;
- развој повратних механизма у циљу успостављања процеса континуираног побољшања система;
- успостављање дугорочне стратегије ДМС-а и
- редовна контрола процеса система.

Информације у оквиру ДМС система би требало да буду тачне, правовремене и класификоване. Класификација се може извршити по принципу БА, који се примењује на нивоу укупне туристичке понуде дестинације, на:

- *Attractions* (атракције) – природни ресурси региона (на мору и обали), споменици културе, фестивали, концерти, спортски догађаји, религијске церемоније и др.;
- *Accesibility* (приступачност) – морем (GIS), јавни превоз (авио, поморски, друмски и железнички саобраћај);
- *Amenities* (задовољства) – луке наутичког туризма, привезишта, сидришта, катеринг, смештајни капацитети на копну, забавни садржаји, угоститељски објекти, спортски капацитети, рента-кар, шопинг, позоришта и др.;
- *Available packages* (расположиви пакети) – понуде чартер компанија, туристичке агенције излети, специјалне понуде у оквиру лука наутичког туризма и др.;

- *Activities* (активности) – које су на располагању наутичком туристи током боравка у Црној Гори (нпр. рођење, обуке у једрењу, планинарење, рафтинг, фотографисање, риболов, учешће на регатама и др.);
- *Ancillary services* (помоћне услуге) – поморске и остале мапе, контакт е-mail и телефони, временска прогноза за пловидбу, бензинске станице на мору, овлаштени сервисери, лучке капетаније, службе сигурности пловидбе, гранична полиција, болнице, банке и др.²¹⁹

Примена ИТ-а на нивоу појединачних носилаца понуде зависиће од њихове организационе структуре. Код марина ће организациона структура и ИТ зависити од величине укупних капацитета и асортимана услуга које су на располагању наутичким туристима. У оквиру марине се могу налазити следеће организационе јединице: управа, рецепција, служба морнара (ради на пријему и смештају пловила), служба сигурности (обезбеђује безбедоносну заштиту простора марине), служба одржавања (одржава уређаје и осталу опрему у марини), служба квалитета (прати провођење система квалитета у складу са усвојеним стандардима), сервис пловила, марина на сувом (везови на копну), служба маркетинга и продаје, ИТ служба, служба праћења и заштите стања животне средине, рачуноводство, кадровска, смештајни капацитети на копну (хотели и др. ако постоји у понуди), угоститељство (ресторани и кафе барови, ако постоје у понуди), забавни садржаји (клубови, спортски терени и др., ако постоји у понуди), служба чартера и др. Постоји могућност да се неки од послова уговорним односом пренесу у надлежност пословних субјеката ван марине који су се специјализовали за те делатности (нпр. рачуноводство, ИТ, сервис пловила, одржавање опреме, маркетинг и продаја и др.). Приликом изградње луке наутичког туризма неопходно је инсталирати сву неопходну инфраструктуру за пренос података као подршку будућој примени *ICT*. Изградња информационих система у оквиру марине подразумева подсистеме који су окренути ка клијентима *front office* (веб презентација, *CRS* - резервације, *POS (point of sale)* и друге који спадају у *back office* који је окренут ка операцијама у марини попут управљања приходима, капацитетима, набавкама, људским ресурсима, залихама, индикаторима стања животне средине и др. Информационе системе марина на црногорском приобаљу треба

²¹⁹ Ибид стр.127-128 (прилагођено ДМО у наутичком туризму)

развијати у сарадњи са ДМО како би као интегрисани део ДМС-а били и део јединственог дестинацијског производа. На тај начин се кроз планирану координирану примену информационих технологија обезбеђују претпоставке за подизање конкурентности свих учесника у формирању наутничког дестинацијског производа и ефикасну контролу појединих елемената одрживости развоја тог дела понуде на црногорском приобаљу.

GIS је савремени алат ИТ-а, који се користи за визуелно представљање и интерактивно и динамичко управљање просторно орјентисаним атрибутима објеката. Информациони систем *GIS*-а представља скуп дигиталних карата, са алатима за решавање географских проблема, организацијом просторног система који подржава систем одлучивања, обезбеђеним системом дистрибуције географских информација, алатима за анализирање веза и односа међу информацијама које нису уочљиве.²²⁰ Уређаји који подржавају *GIS* софтвере су мобилни телефони, *GPS*-уређаји, рачунари и др. У наутничком туризму је због специфичности везаних за пловидбу – навигацију, примена *GIS*-а од изузетног значаја. У оквиру информатизације црногорске наутничке туристичке понуде потребно је обезбедити одговарајуће информације за *GIS* вишеслојне базе података о црногорском приобаљу, које ће наутички туристи моћи користити пре, током и након пловидбе.

Мобилне апликације су програмска апликацијска решења немањена мобилним уређајима попут паметних телефона и таблет уређаја. Убрзани развој и примена интернета су захтевали од произвођача опреме обезбеђење интернет доступности у реланом времену на сваком месту. Од 2007. године када је произведен први *Apple*-ов паметни телефон – *Iphone*, почиње нова ера у ИТ индустрији. Мобилне апликације се углавном развијају на две глобално најзаступљеније платформе *Apple*-овој - *Appstore* и *Google*-овој - *Google Play*, а нешто мање на *Windows*-овој - *Windows store*. Примена мобилних туристичких апликација је заступљена у свим сферама туризма од смештаја, преко навигационих података повезаних на *GIS*, временских података до помоћних алата попут информација о саобраћају, језичких - преводилаца, водичких – историјских, трговачких – водичи за куповину, угоститељских – ресторани, конвертора валута и др. У наутничком туризму се уз класичне туристичке користе и специфичне мобилне апликације

²²⁰ Ибид стр.135

за представљање наутичке дестинацијске понуде, пловидбених путева и дестинацијских рута, чартер понуде, временских услова за пловидбу, пловидбена упутства и др. У црногорској наутичкој туристичкој понуди, за разлику од конкурентских дестинација, постоје само мобилне апликације везане за дестинацијску чартер понуду. ДМО у оквиру активности на унапређењу ДМС у овом делу треба да подстакне израду апликација везаних за остале делове понуде (марине, привезишта, сидришта, руте, занимљивости, упутства и др.), као и савремених 3D апликација кроз које се уз помоћ специјалне опреме туристима пружа могућност виртуелног доживљаја атрактивности дестинације у различитим периодима године, као и пројекције дестинацијског амбијента из прошлости.

6. Нормативни предуслови за одрживи развој наутичког туризма у Црној Гори

Пословни амбијент, у свим сферама привредног живота једне државе, увелико зависи од нормативног регулисања односа међу учесницима у том процесу. Наутички туризам подразумева велики број учесника који се налазе у специфичним односима чије је регулисање дефинисано низом прописа из националног законодавства и међународних споразума и конвенција.

Према Дулчићу, нормативни предуслови који регулишу односе у наутичком туризму једне земље, могу се поделити у неколико категорија:

1. прописи везани за кориштење морског добра као јавног добра;
2. прописи везани за пословање лука наутичког туризма;
3. прописи везани за услове под којима се обавља промет пловила, наутичких туриста и осталих чланова посаде и путника било да се ради о домаћим или иностраним пловилима и посетитељима;
4. прописи везани за сигурност пловидбе.²²¹

²²¹ Дулчић А., (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет Сплит, стр.108

Поред четири наведене категорије, а имајући у виду тему предметног истраживања и укупне трендове како у наутичком туризму, тако и у свим сферама живота, у ову анализу је потребно укључити и прописе из области заштите животне средине.

У Црној Гори је *Законом о морском добру* регулисано коришћење, унапређење и заштита тог дела државне територије. Према овом закону, морско добро је јавно добро у државној својини, на којем се може успоставити и приватна својина, ако се то не противи његовој природи, намени и унапређењу, већ се обезбеђује боље кориштење. *Морско добро* у смислу овог закона су морска обала, луке, лукобрани, навози, насипи, спрудови, купалишта, хриди, лимани, гребени, вруље, ушћа река које се уливају у море, канали спојени са морем, подморје, морско дно и подземље, унутрашње морске воде и територијално море са живим и неживим богатствима у њима, као и жива ни нежива богатства епиконтиненталног појаса. Обале реке Бојане на територији Црне Горе такође спадају у морско добро. *Морска обала*, у складу са овим законом, представља појас копна ограничен замишљеном линијом до које допиру највећи таласи за време најачег невремена, као и део копна који је по својој намени у функцији коришћења мора за поморски саобраћај, морски риболов и друге сврхе, најдаље шест метара од претходно споменуте замишљене линије. У складу са овим законом одлуком Скупштине Републике Црне Горе основано је Јавно предузеће за управљање морским добром (ЈПМД), док је у надлежности Владе да доноси одлуке којима се утврђују услови, временски период и висина накнаде за коришћење морског добра.²²²

Предлог новог „Закона о морском добру“ у скупштинској је процедури од децембра 2015. године. У складу са овим предлогом закона, нову границу морског добра утврдиће Влада на предлог Државне комисије, уз претходно прибављено мишљење локалних скупштина шест приморских општина. Управљање морским добром ће вршити посебна Агенција основана од стране Владе, односно другим речима Јавно предузеће за управљање морским добром ће се трансформисати у Агенцију. Овај предлог закона је изазвао велику пажњу јавности, која је на различите начине упутила приговоре на његов садржај, посебно на оне делове који се тичу границе морског добра и располагање приватном имовином у том појасу. Из тог разлога, предлог овог закона још увек није

²²² Закон о морском добру - Службени лист РЦГ, бр. 14/92

усвојен у свом почетном облику. Коначно, морско добро је тренутно највреднији део црногорске територије, те као такво је предмет разних интереса, што изазива сукобе ставова који отежавају постизање консензуса око начина управљања овим простором. Истовремено, због пропуста у досадашњем управљању овим простором, узрокованих недостатком планске документације, дивљом градњом и лошим радом надлежних инспекцијских органа, значајан део морског добра у Црној Гори је потрошен супротно смерницама одрживог развоја. Међутим, да није било заштите успостављене кроз Закон о морском добру и ЈПМД, девастација овог просторног ресурса била би знатно већа. Због тога је потребно што пре усвојити измене закона, усвајајући све оне препоруке које су у складу са стратешким одређењем државе везаним за одрживи развој. Истовремено треба искључити притиске појединачних инвеститора и власника земљишта, који претендују да делове овог простора ставе у функцију супротну друштвеном интересу.²²³

Закон о лукама из 2008. године, уређује правни статус, поделу, управљање, накнаде, концесије, инспекцијски надзор и остала питања везана за организацију лука на црногорском делу Јадрана. У складу са чланом 2: „Лука представља добро у општој употреби од интереса за Црну Гору и доступна је на коришћење, под једнаким условима, свим заинтересованим физичким и правним лицима у складу са законом“. Земљиште и лучка инфраструктура су у државној својини, док лучка супраструктура може бити у својини правних и физичких лица. Према врсти поморског саобраћаја луке се деле на луке отворене за међународни и унутрашњи саобраћај и оне које су намењене само унутрашњем саобраћају (члан 5). Према намени луке се деле на: трговачке луке, луке наутичког туризма – марине, бродоградиле и рибарске луке (члан 6). Према значају луке се деле на луке од националног и луке од локалног значаја (члан 7). Поделу и значај лука одређује Влада Црне Горе. Лукама од националног значаја управља орган управе - „Лучка управа“, а лукама од локалног значаја ЈПМД (члан 8). Овим законом је уређен и поступак за доделу концесија у лукама од националног и локалног значаја. Влада, путем концесије, уступа на коришћење луке или делове лука, лучку инфраструктуру и супраструктуру, ради пружања лучких услуга и осталих делатности које су у технолошкој вези, домаћим и страним правним или физичким лицима регистрованим у Црној Гори

²²³ Закон о морском добру – Службени лист РЦГ бр.14/92 и Предлог Закона о морском добру – Влада Црне Горе 8-2855 Децембар 2015. год.

(члан 14). Концесије се дају на рок до 30 година, са тим да се уз сагласност Скупштине Црне Горе овај рок може продужити до 60 година. Ако се у луци не може доделити концесија, ценећи јавни интерес, Влада може основати привредно друштво које ће пружати одговарајуће лучке услуге. Законом је уређено и одржавање реда у луци, посматрано са аспекта сигурности и безбедности, као и заштите од загађења, у складу са међународним и домаћим прописима. У лукама је забрањено испуштање и одлагање у море и на обалу чврстих и течних отпада, уља и зауљених вода, остатака терета са брода и других материја које загађују животну средину, осим на местима на којима постоје одговарајући уређаји и постројења за прихват таквих материја. Законом је такође дефинисан надлежни инспекцијски надзор, као и казнене одредбе за непоштовање одредби предметног закона.²²⁴

У складу са Законом о лукама, Влада Црне Горе је 17. марта 2011. године донела *Одлуку о одређивању лука према значају*,²²⁵ према којој су као луке од националног значаја одређене: Трговачка лука Бар, Лука наутичког туризма – Марина Бар, Трговачка лука Котор, Бродоградилшна лука Бијела и Рибарска лука Њивице. За луке од локалног значаја одређене су: Лука Будва, Лука Тиват – Порто Монтенегро, Лука Тиват – Калимањ, Лука Рисан, Лука Зеленика и Лука Херцег Нови – Шквер. Након ове одлуке, на седници одржаној 24. марта 2011. године Влада је донела и „Уредбу о условима које морају да испуњавају луке разврстане према врсти поморског саобраћаја и намени“.

Закон о туризму из 2010. године, уређује и област туристичких услуга које се пружају у наутичком туризму. Наутички туризам је у складу са овим законом одређен као пловидба и боравак туриста – наутичких туриста на пловиним објектима, као и боравак у лукама наутичког туризма – маринама ради одмора и рекреације. Туристичке услуге у наутичком туризму пружају се у лукама наутичког туризма и на пловним објектима наутичког туризма (члан 56). У туристичке услуге у лукама наутичког туризма, у складу са чланом 57 овог закона, убрајају се: изнајмљивање веза у лукама наутичког туризма за смештај пловних објеката и туриста наутичара који бораве на њима, изнајмљивање пловних објеката са посадом или без посаде (чартер, крузинг и др.), прихват чување и одржавање пловних објеката на везу у мору и сувом везу, услуге снабдевања наутичких

²²⁴ Закон о лукама – Службени лист РЦГ бр. 51/08

²²⁵ Одлука о одређивању лука према значају - Службени лист РЦГ бр. 20/11

туриста (водом, горивом, намирницама, резервним деловима, опремом и др.), услуге управљања пловним објектима (скипери), уређење и припрема пловиних објеката, давање различитих информација наутичким туристима (временска прогноза, пељари и др). Овим законом је даље дефинисана процедура добијања: одобрења за пружање услуга (минимални технички услови и сл.) у лукама и на пловним објектима наутичког туризма, категорије луке – марине, као и обавезе пружаоца наутичких услуга (попут истицања ценовника, назива привредног друштва и категорије марине, евиденције туристичког промета на прописаном обрасцу Министарства ради статистичког праћења и др.)²²⁶

Правилник о врстама објеката наутичког туризма, минимално техничким условима и њиховој категоризацији који је донешен у складу са Законом о туризму из 2002. године, и даље је на снази. Правилником су, попут сличних у конкурентским дестинацијама, разврстани објекти наутичког туризма (у Црној Гори на: марине, луке и лучице, пристаништа, привезишта-мандраће и сидришта) и пловни објекти у наутичком туризму (у Црној Гори на: рекреативне пловне објекте, излетничке пловне објекте, туристичке јахте и пловне објекте за туристичка крстарења). Уз претходно, правилником су прописани и минимално технички услови за прихватне објекте и пловила у наутичком туризму, као и услови за категоризацију објеката (подлежу марине) и пловила (подлежу туристичке јахте и пловини објекти за туристичка крстарења) уз тзв. „Елементе и критеријуме за категоризацију марина“ (Прилог 1 - Правилнику) и „Елементе и критеријуме за категоризацију туристичких јахти и пловних објекта за туристичка крстарења“ (Прилог 2 - Правилнику).²²⁷

Влада Црне Горе је 2016. године, у складу са Законом о боравишној такси, усвојила *Уредбу о висини боравишне таксе за пловне објекте наутичког туризма*. Висина боравишна таксе, за пловне објекте наутичког туризма који бораве на мору и унутрашњим водама у Црној Гори, креће се од 5 до 150 € зависно од временског интервала боравка и дужине пловила.²²⁸

²²⁶ Закон о туризму – Службени лист РЦГ бр. 61/10

²²⁷ Правилник о врстама објеката наутичког туризма и минимално техничким условима и њиховој категоризацији – Службени лист РЦГ бр. 9/2003

²²⁸ Уредба о висини боравишне таксе за пловне објекте наутичког туризма Службени лист Црне Горе 10/2016

Прописи из треће категорије, везани за услове под којима се обавља промет пловила, наутичких туриста и осталих чланова посаде и путника било да се ради о домаћим или иностраним пловилима и посетитељима, дефинисани су Законом о јахтама, Законом о мору, Царинским законом и појединим уредбама и правилницима. *Закон о јахтама* је донешен у јулу 2007. године, а примењује се од почетка 2008. године. Измене и допуне овог закона усвојене су у јулу 2015. и марту 2016. године. Овим законом уређује се: државна припадност, идентификација и упис јахти у регистар јахти, начин упловљавања, боравка и испловљавања јахти, као и права и обавезе при изнајмљивању јахти (члан 1). У члану 2, закон одређује значење израза: јахта, страна јахта, страни чамац, јахта за привредну делатност, јахта за личне потребе, регистар, сертификат о регистрацији, вињета, међународне поморске ознаке и др. Законом је дефинисан износ накнада за коришћење објеката сигурности пловидбе (члан 28) и накнаде за упис, обнављање и брисање регистрације јахте из Регистра (члан 19). Начин и процедура везана за стицање овлашћења о оспособљености лица која управљају јахтом и овлашћених обучених чланова посаде дефинисана је чланом 30. Спречавање загађења мора са јахти посебно је дефинисано. Даље овим законом одређено да се сидрење јахти и чамаца у водама Црне Горе може вршити само на местима која су одређена и обележена за ту намену, док се сидрење ван сидришта може вршити само на основу одобрења Лучке капетаније за тачно одређено време (члан 34а). Казненим одредбама за непоштовање закона дефинисане су две категорије казни: од 500 до 2000€ и од 500 до 10000€. Листа обавезне опреме на јахти, према црногорском регистру јахти, обухвата и опрему намењену заштити мора од загађења (танк фекалија, канте за сакупљање комуналног отпада, танк зауљаних вода и опрему за спречавање загађења ваздуха), све у складу са *MARPOL* конвенцијом Анекс I-V.

229

Закон о мору из 2007. године одређује права, обавезе, надлежности и управљање: унутрашњим морским водама, територијалним морем, искључивом економском зоном и епиконтиненталним појасом. У складу са овим законом, *унутрашње морске воде* обухватају луке, заливе, острва, ушћа река и делове мора између обале и основне линије територијалног мора. Унутрашње морске воде у смислу овог закона у Црној Гори су и Скадарско језеро, река Црнојевића и река Бојана. *Територијално море* Црне Горе је

²²⁹ Закон о јахтама, Службени лист РЦГ бр. 016/16

морски појас широк 12 наутичких миља од основне линије према мору. Основну линију представљају: линије ниске воде дуж обале копна и острва, праве линије које затварају улазе и заливе, те праве линије које спајају тачке на обали копна и обали острва. Стране јахте и чамци намењени разоноди, спорту или рекреацији могу пловити и боравити у територијалном мору и унутрашњим морским водама, осим у забрањеним зонама, под условом да одмах након упловљавања у унутрашње морске воде, ради обављања граничне и друге контроле, уобичајеним - најкраћим путем, оду у најближу луку отворену за међународни саобраћај. Превоз ствари и путника – *каботажу*, могу обављати само бродови, јахте и чамци црногорске државне припадности. С тим, да се каботажом не сматра превоз лица страном јахтом или чамцем, ако се тај превоз обавља без накнаде. Закон одређује и *искључиву економску зону Црне Горе* која обухвата морске просторе од спољне границе територијалног мора у правцу пучине до спољне границе, утврђене споразумом на основу међународног права, са државама чије су обале сучелице или се додирују. Искључива економска зона се може прогласити одлуком Скупштине, уз уважавање сарадње и односа са осталим државама са којима се Црна Гора граничи на Јадранском мору. *Епиконтинентални појас*, у смислу овог закона, обухвата морско дно и морско подморје, од спољне границе територијалног мора до спољне границе епиконтиненталног појаса суседних држава, утврђеног у складу са међународним прописима. У искључивој економској зони и епиконтиненталном појасу Црна Гора има суверено право истраживања и искоришћавања природних богатстава, али и обавезу заштите и очувања животне средине. Надзор над применом Закона о мору у Црној Гори врше надлежни органи Министарстава: одбране, унутрашњих послова, одрживог развоја-надлежно за заштиту животне средине, пољопривреде - надлежно за послове морског рибарства и др.²³⁰

Царински закон уређује права и обавезе лица и надлежних органа овлашћених за царинење робе у царинском поступку, који се спроводи приликом уношења и изношења роба на царинско подручје Црне Горе. Царинско подручје је ограничено царинском линијом која се поклапа са државном границом и обухвата територију Црне Горе укључујући територијалне воде, заливе и ваздушни простор. Роба се уноси или износи са царинског подручја преко граничних прелаза чија се категоризација, класификација и

²³⁰ Закон о мору -Службени лист Црне Горе бр.17/07 и 06/08

радно време одређује одлуком Владе Црне Горе. У складу са чланом 49а овог закона, Влада Црне Горе је донела Правилник о посебним мерама царинског надзора и царинском поступку за робе које се користе за снабдевање превозних средстава у међународном саобраћају. Правилником су посебно дефинисане царинске мере и процедура везана за поступање са тзв. акцизном (гориво, алкохол и дувански производи), техничком робом (делови и сл.) и животним намирницама, на страним и домаћим бродовима, јахтама и чамцима у међународном саобраћају. Царински закон у шестом делу уређује област тзв. привременог увоза све у складу са Истанбулском конвенцијом чији је Црна Гора потписник. Страно пловило - јахта која долази из иностранства морским или копненим путем уз одговарајућу процедуру, везану за привремени увоз, може боравити у Црној Гори без плаћања увозних дацбина. Страно пловило (које црпи повластице из Анекса Ц Истанбулске конвенције) је оно које је регистровано ван територије Црне Горе (вије страну заставу и пловидбена дозвола је издата од друге државе), чији је власник инострани држављанин или црногорски држављанин који има пребивалиште у иностранству. Ако власник не управља страним пловилом, лице које управља мора поседовати пуномоћ оверену од стране надлежног органа државе из које се то пловило увози. Влада је 2008. године усвојила и Уредбу о спровођењу царинског закона којом је датаљније уређена област привременог увоза.²³¹

Четврту категорију прописа, везану за нормативну регулативу у наутичком туризму Црне Горе, представљају прописи везани за сигурност пловидбе. Скупштина Црне Горе је децембра 2013. године усвојила *Закон о сигурности поморске пловидбе* којим се уређују услови за поморске објекте, посаду и пловне објекте који плове територијалним морем и унутрашњим морским водама везани за сигурност пловидбе. Односи који нису уређени овим и другим законима, као и ратификованим међународним уговорима регулишу се тзв. „обичајима у поморској пловидби (члан 5). Пловни пут у унутрашњим морским водама и територијалном мору Црне Горе, у складу са овим законом, је морски појас довољно дубок и широк за сигурну пловидбу. Пловни пут по потреби може бити означен ознакама које прописује орган државне управе надлежан за послове поморства (члан 7). Орган управе надлежан за поморску сигурност, у складу са чланом 8, врши послове везане за

²³¹ Царински закон -Службени лист Црне Горе бр.21/06; Уредба за спровођење царинског закона – Службени лист Црне Горе 38/08; Члан 378

одржавање пловности пловних путева и њихово означавање објектима сигурности пловидбе (светионици, обална светла, плутаче, сигналне станице, оптички, електрични, звучни, електронски, радарски и други уређаји). Закон даље дефинише и прописе везане за: максималну дозвољену брзину пловидбе, дозвољено приближавање обали, долазак и одлазак брода из луке, обавезно осигурање, забрану пловидбе сидрења и пристајања, пилотажу и др. Надлежности и надзор над спровођењем су такође дефинисане овим законом, како у праћењу претходних прописа, тако и у праћењу прописа који су такође регулисани овим законом, а везани су за процедуру пријаве доласка брода, систем управљања сигурношћу, утврђивање способности брода или чамца за пловидбу, превоз путника, бродске исправе и књиге, посаду брода, животне и радне услове помораца на броду, трагање и спашавање на мору, истрагу поморских незгода и несрећа и др.²³²

Уз закон о сигурности пловидбе у овој категорији нормативне регулативе се налазе и Закон о хидрографској делатности, Уредба о одржавању реда у лукама и на осталим деловима обалног мора и унутрашњим пловним путевима, Правилник о ознакама на пловним путевима у унутрашњим морским водама и територијалном мору Црне Горе и др.

Закон о хидрографској дјелатности „уређује начин обављања хидрографске делатности, са циљем хидронавигацијског обезбеђења пловидбе на мору и унутрашњим пловним путевима ради заштите људских живота и имовине на мору и унутрашњим пловним путевима, истраживања у сврху управљања ресурсима мора и заштите животне средине“.²³³

Уредба о одржавању реда у лукама и на осталим деловима обалног мора и унутрашњим пловним путевима се спроводи под надзором Лучке капетаније у оквиру које се, у складу са чланом 4, посебно издвајају послови везани за:

1. пловидбу, пристајање, привезивање, одвезивање и сидрење пловних објеката, чамаца, плутајућих објеката и других објеката способних за пловидбу;
2. укрцај и искрцај путника и терета;

²³² Закон о сигурности пловидбе -Службени лист Црне Горе бр.62/2013

²³³ Закон о хидрографској дјелатности -Службени лист Црне Горе бр.26/2010, члан 1

3. постројења, уређаје, опрему и направе смештене у луци и на осталим деловима обале, ако та постројења, уређаји, опрема и направе могу угрозити људске животе, пловидбу или загадити обалу и воду;
4. одржавање реда у купалиштима са морске стране, купање, пливање, рођење и спортске активности на води;
5. одржавање чистоће обале и мора од загађења са пловних објеката и
6. поморску пилотажу.²³⁴

Пету, додатну категорију, као што је речено треба да представља нормативна регулатива везана за заштиту животне. У законе који третирају ову област, убрајају се: *Закон о животној* (Службени лист Црне Горе 052/16), *Закон о заштити природе* (Службени лист Црне Горе 054/16), *Закон о заштити ваздуха* (Службени лист Црне Горе 25/10), *Закон о заштити од буке* (Службени лист Црне Горе 28/11), *Закон о управљању отпадом* (Службени лист Црне Горе 64/11), *Закон о процјени утицаја на животну средину* (Службени лист 40/10, 73/10, 40/11 и 27/13) и др. Детаљна анализа овог дела нормативне регулативе извршена је у осмом делу рада везаном за еколошку одрживост развоја наутичког туризма у Црној Гори.

Анализе комплексне и компликоване нормативне регулативе, којом се у Црној Гори уређује област наутичког туризма, обично се разликују, зависно од тога дали су интерпретирани од постојећих и потенцијалних инвеститора или НВО и стручњака из области заштите животне средине. Са једне стране, инвеститори износе примедбе на компликовану процедуру, којом се нормативно уређују сви сегменти наутичког туризма, док НВО сектор и стручна јавност сматрају да се кроз постојећу регулативу, посебно у погледу њене примене, није постигла одговарајућа контрола развоја, која обезбеђује његову одрживост.

Закључак је да је потребно извршити одговарајуће нормирање односа у овој области које ће обезбедити јасне и јединствене услове за све учеснике у том процесу, било да се ради о инвеститорима, наутичарима или НВО и службама задуженим за надзор и примену те регулативе. Велики број закона који из различитих углова третира делимично и ову

²³⁴ Уредба о одржавању реда у лукама и на осталим дјеловима обалног мора и унутрашњим пловним путевима -Службени лист Црне Горе 41/06

област, без јединственог тематског решења које је усклађено са појединачним законима, само уноси конфузију код свих учесника у овом процесу. Коначно, према досадашњим анализама особина туристичке тражње – туриста, показало се да наутички спадају у категорију еколошки посебно осетљивих и одговорних, што уз раније споменуто високо образовање ове категорије туриста, говори у прилог томе, да ће посматрано из њиховог угла, свака регулатива која уводи ред у циљу заштите природних ресурса бити добро прихваћена. Међутим, са друге стране они очекују максимално поједностављење регулативе и процедура везаних за услове под којима се обавља промет пловила, наутичких туриста и осталих чланова посаде и путника било да се ради о домаћим или иностраним пловилима и посетитељима. Што се тиче инвеститора у наутичке туристичке капацитете, за очекивати је да ће се у наредном периоду јавити разлике у захтевима везаним за регулативу између постојећих (они који су већ изградили капацитете) и потенцијалних (они који планирају улагање). Постојећи ће тражити рестриктивне прописе у циљу заштите природних ресурса на којима делом почива и њихов производ и конкурентност, док ће потенцијални захтевати либерарнији приступ у циљу поједностављења процедуре везане за реализацију инвестиција у нове наутичко туристичке капацитете.

СЕДМИ ДЕО

ЕКОНОМСКО-СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТ ОДРЖИВОСТИ НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ЦРНОЈ ГОРИ

1. Улога одрживог наутичког туризма у развоју црногорске економије

Стратегијом развоја туризма у Црној Гори до 2020. године (из 2008. године) дефинисан је стратешки циљ будућег развоја који гласи: *„Примјеном принципа и циљева одрживог развоја Црна Гора ће створити јаку позицију глобалне висококвалитетне туристичке дестинације; туризам за становништво Црне Горе обезбједит ће довољно радних мјеста и раст животног стандарда, а држава ће остварити приходе на стабилан и поуздан начин“*.²³⁵

У протеклих десет година, од почетка реализације пројекта Порто Монтенегро, наутички туризам добија све значајнију улогу у развоју црногорског туризма и националне економије уопште посматрано. Анализом званичних статистичких података, црногорског завода за статистику – МОНСТАТ, за период од 2007. – 2015. године, долази се до следећих закључака:

- Наутички је туризам, посматрано по броју посетилаца на пловилима у лукама наутичког туризма, остварио изузетан раст. Од 2007. године када је у лукама наутичког туризма боравило 9145 посетиоца, у наредних 8 година забележен је просечан годишњи раст од преко 10%, тако да их је 2015. године било 20859.
- Црна Гора је у посматраном периоду била једна од најбрже растућих туристичких дестинација на свету. Међутим, наутички је туризам, посматрано по броју посетилаца, забележио значајно већи просечан раст од туризма уопште посматрано. Док је укупан број страних туриста у

²³⁵ Влада Црне Горе, - Министарство туризма и заштите животне средине (2008) *„Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године“* Подгорица, стр.20

посматраном периоду забележио стопу раста од око 60% број наутичких туриста у лукама наутичког туризма повећао за преко 120%.

- Иако је учешће наутичких туриста у укупном броју страних туриста релативно мало, око 1,5%, број туриста на страним пловилима у лукама наутичког туризма, у односу на неке друге категорије туриста указује на важност овог вида туризма. Тако је нпр. 2015. године забележено скоро три пута више долазака страних наутичких туриста него страних туриста у лечилиштима, камповима или одмаралиштима.
- Наутички је туризам у Црној Гори био под мањим утицајем глобалне економске кризе од туризма уопште посматрано. Тако је у периоду од 2008. до 2010. године у наутичком туризму забележен раст броја долазака туриста на страним пловилима у луке наутичког туризма од преко 20% док је укупан број долазака страних гостију у истом том периоду порастао за 5%.
- Међу наутичким туристима на страним пловилима 2015. године било је највише туриста пореклом из Велике Британије и Италије. Наутички туристи из Велике Британије забележили су учешће од 10% у укупном броју долазака туриста из те земље у Црну Гору 2015. године.²³⁶
- Поред **директних** економских ефеката који се мере бројем долазака, ноћења и потрошњом наутичких туриста, овај вид туризма има значајан **индиректан** утицај како на туризам уопште посматрано тако и на целокупну економију.

Изградњом само једне луксузне марине, Црна Гора се значајно репозиционирала на међународном тржишту туристичке тражње. Од неразвијене дестинације, са изузетним природним ресурсима за развој туризма, Црна Гора се данас, управо највише захваљујући пројектима који се превасходно ослањају на наутичке туристичке садржаје, препознаје и као дестинација опредељена ка висококвалитетној туристичкој тражњи. Нови наутичко туристички резорти предствљају својеврсну „изграђену туристичку атрактивност“ и за

²³⁶ МОНСТАТ (2007-2016) (Обрада података) „Статистички годишњак“ Подгорица –

остале категорије посетиоца, чиме значајно доприноси разноврсности укупне дестинацијске понуде на приморју.

За црногорску економију су у овом тренутку посебно важне стране директне инвестиције у туристичке пројекте који у себи садрже и висококвалитетну наутичку туристичку понуду (Порто Монтенегро, Порто Нови, Луштица Беј), а чија укупна вредност инвестиције прелази 2 милијарде €. Уз примарне утицаје на туризам и националну економију, наутички туризам у значајној мери доприноси и развоју других делатности као што су сви видови саобраћаја, сервиса и бродоградње, грађевинарства, пољопривредне производње (посебно у сегменту црногорске аутохтоне хране и пића, а који још увек нису довољно развијени да би се извозили и били међународно конкурентни) трговини, промету некретнина, образовања за делатности које су укључене у наутичку туристичку понуду и др.

Коначно, наутички је туризам један од покретача савременог развоја црногорског туризма који има вишеструки утицај на укупан привредни развој државе. Почевши од директних прихода који се остварју по основу боравка наутичких туриста и њихових пловила у црногорским лукама наутичког туризма, до свих индиректних мултипликативних ефеката које овај вид туризма има на укупну националну економију, а које је немогуће прецизно квантификовати (нпр. развој нових делатности, директна и индиректна нова радна места, покривање спољнотрговинског дефицита „невидљивим извозом“ кроз пласман услуга и производа страним наутичким туристима, могућност развоја туристички мање развијених подручја, побољшање укупног животног стандарда и др.).

Према Унковићу, најобухватнији приказ мултипликативног утицаја туризма на економију дао је *Clement H.G. (1961.)* у раду „*The Future of Tourism in Pacific and Far East*“. Према њему, новац примљен од страних туриста, на бази продаје туристичких услуга, циркулише у оквиру привреде те земље и направи 13 до 14 трансакција пре него што нестане кроз увоз производа или услуга. „Коефицијент мултипликације“ који показује број обрта новца примљеног од страних туриста на нивоу једне земље у току једне године креће се од 3,2 до 4,3 а директно зависи од економске развијености те земље и

способности да се што већи део потреба туриста задовољи кроз домаће производе и услуге.²³⁷

1.1. Освајање нових тржишта

Развојем наутичке туристичке понуде у Црној Гори, поред наутичког туристичког производа, развијају се неке нове делатности и производи намењени посебним тржишним сегментима. На тај се начин постиже већи коефицијент мултипликације економских ефеката од наутичког туризма. Поред услуга у лукама наутичког туризма (вез-смештај пловила, снабдевање пловила струјом, водом, горивом, услуга тоалета, прања веша, смештајних капацитета у хотелима за оне туристе наутичаре који не желе да ноће на пловилима док су у марини, угоститељских садржаја, забавних садржаја попут спортских терена, ноћних клубова и др.) раст наутичког туризма у Црној Гори обезбедио је могућност за развој и специфичних делатности као што су: чартер (изнајмљивање пловила наутичким туристима), сервис целокупних пловила или специјализованих сервиса специфичних техничких система на пловилима (нпр. специјализовани - овлашћени сервиси за поједине брендове погонских уређаја, електро склопова, навигационе опреме, сервиси за оправку и израду једара, сервиси специјализовани за полирање оплате трупа пловила и др.), специјализованих агенција за посредовање између заступника пловила и локалних носиоца понуде, скипераже (професионалне услуге управљања пловилима) и др.

Освајање нових тржишта се првенствено огледа кроз раст броја долазака страних туриста, пловила и дестинација са којих они долазе, у сегменту наутичког туризма као потпуно новом виду туристичке понуде у Црној Гори. Статистичко праћење броја долазака наутичких туриста у Црну Гору од 2007. године показује да највећи раст бележи категорија „остале земље“ – односно нове дестинације које још увек нису уведене у појединачно праћење. Број наутичких туриста са дестинација које се појединачно прате, осим оних пореклом из Велике Британије, у посматраном периоду, није растао.

²³⁷УнковићС. (2001) „Економика туризма“ Савремена администрација, Београд стр.54

Табела 31. Освајање нових тржишта приказано кроз раст броја долазака наутичких туриста у Црну Гору према земљама њиховог порекла у периоду од 2007. до 2015. године

Држава порекла	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Аустрија	759	830	712	997	757	789	800	805	638
Албанија	3	13	5	20	31	15	9	10	26
Француска	435	537	534	655	547	526	474	530	407
Грчка	100	112	42	216	239	140	117	63	57
Хрватска	530	544	549	606	792	657	516	609	616
Холандија	116	180	230	143	196	255	202	189	100
Италија	1641	1616	1311	1465	1777	1322	1163	1085	1104
Немачка	811	1977	974	924	900	918	586	580	611
Скандинавске земље	131	125	246	327	187	213	196	233	149
Словенија	420	322	274	263	308	303	160	323	177
Швајцарска	114	127	83	211	218	225	181	177	177
Велика Британија	694	1039	1318	1924	1869	1647	2112	2448	2630
САД	518	559	540	660	604	494	329	471	492
Остале земље	2873	3599	4260	4466	5552	6990	8933	10557	13675
Укупно	9145	10680	11078	12877	13977	14494	15778	18129	20859

Извор: Аутор -обрада података - МОНСТАТ (2007-2016) „Статистички годишњак“ Подгорица

Посматрано према броју долазака страних пловила и земљама њиховог порекла (према застави коју вију), највећи раст је забележен код пловила из САД, Велике Британије и Хрватске. Пловила из категорије „остале земље“, такође бележе изузетан раст. Укупан број долазака страних пловила се у посматраном периоду повећао за 90%.

Табела 32. Освајање нових тржишта приказано кроз раст броја долазака страних пловила у Црну Гору према застави коју вију (земљама порекла пловила) у периоду од 2007. до 2015. године

Држава порекла	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Аустрија	208	233	205	177	143	163	135	131	91
Албанија	3	2	2	1	-	-	2	-	2
Француска	80	111	126	107	84	94	96	122	79
Грчка	8	20	16	23	46	28	23	7	4
Хрватска	245	312	330	320	356	336	348	435	344
Холандија	36	42	40	17	34	43	66	55	37
Италија	332	283	309	310	359	248	262	237	239
Њемачка	145	228	152	157	128	155	157	160	129
Скандинавске земље	16	30	35	40	30	33	57	45	42
Словенија	54	70	57	33	40	35	41	38	31
Швајцарска	25	27	22	20	24	22	30	45	49
Велика Британија	201	286	286	397	448	400	500	503	675
САД	294	359	409	425	381	468	607	661	659
Остале земље	498	605	828	851	891	962	1462	1522	1636
Укупно	2145	2608	2807	2878	2964	287	3786	3961	4018

Извор: Аутор -обрада података - МОНСТАТ (2007-2016) „Статистички годишњак“ Подгорица

Анализа претходних статистичких података, на крају посматраног периода, показује да доласци страних пловила из категорије „остале земље“ учествују у укупном броју око 40% док страни наутички туристи из те категорије учествују у укупном броју долазака са преко 65%. Истовремено пловила из САД учествују 16% у укупном броју долазака страних пловила, док туристи из те земље учествују тек 2% у укупном броју

долазака страних наутичких туриста. Та разлика је значајно мања код пловила из Велике Британије која учествују са 17% у укупном броју долазака страних пловила, а туристи пореклом из те државе имају учешће од 13% у укупном броју долазака страних наутичких туриста. Пловила из Хрватске учествују са 9%, док наутички туристи пореклом из те земље имају три пута мање учешће од 3% у укупном броју долазака страних наутичких туриста. Италијани учествују са отприлике истим процентом (око 5%) у броју долазака туриста и пловила пореклом из те земље. За разлику од претходних наутички туристи пореклом из Швајцарске имају значајно веће учешће у броју долазака 13% него пловила из те земље око 1%.

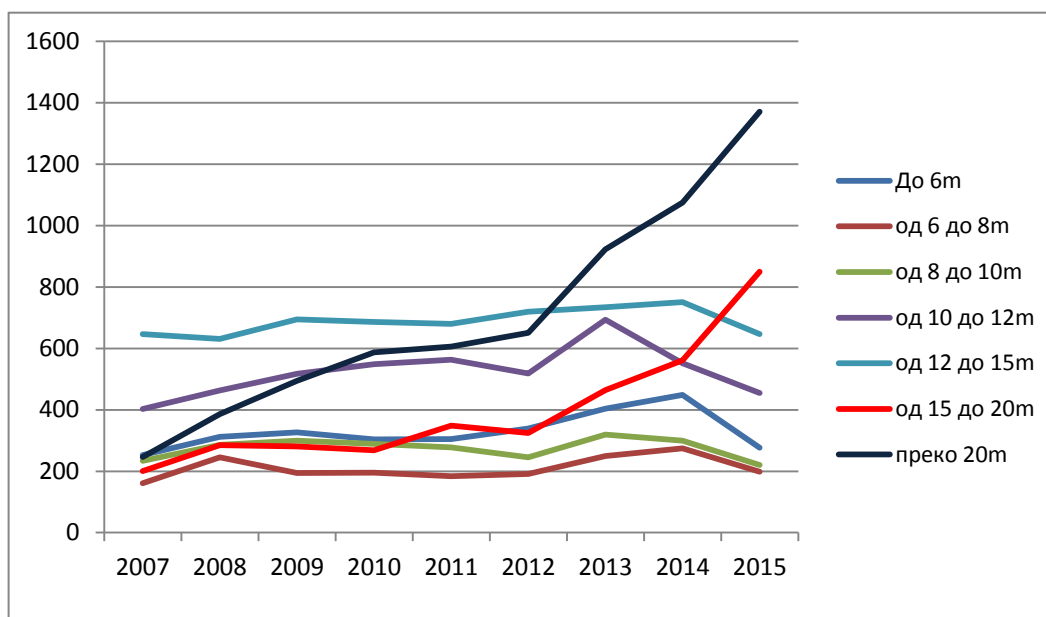
Могућност ниских трошкова регистрације пловила за стране држављане у неким државама САД, као и велики број долазака страних пловила која су у власништву чартер компанија основни су разлог претходних кретања. Односно, велики број пловила која су у посматраном периоду долазила у Црну Гору, а која вију америчку или хрватску заставу су пловила која су у власништву држављана других земаља или чартер компанија. Управо је на тим пловилима дошао значајан број наутичких туриста из категорије остале земље, Швајцарске и других дестинација, чије је учешће веће у броју долазака туриста од броја долазака пловила.

Претходно истраживање указује на забрињавајући податак да број долазака страних наутичких туриста са неких од најзначајнијих европских тржишта, у посматраном деветогодишњем периоду, готово да уопште није бележио раст, или је чак приметан и благи пад. Разлог томе лежи пре свега у недовољној промоцији Црне Горе као наутичке туристичке дестинације на тим тржиштима и малом броју повратника, како због ограниченог броја квалитетних крстарећих рута тако и због малог и неконкурентног асортимана услуга које се нуде овој категорији туриста. Управо због тога је неопходно што пре дефинисати стратешке документе везане за развој овог вида туризма, којима ће се превазићи садашња ситуација у којој се изградња нове понуде темељи пре свега на жељама појединих инвеститора, а не очекивањима наутичких туриста.

Са друге стране, изградња понуде намењене боље платежним гостима, у marinaма каква је пре свега Порто Монтенегро у Тивту, доприноси томе да је у посматраном периоду највећи раст забележен у категоријама пловила дужине преко 20 м (мегајакте)- и

од 15 до 20 м (велике јахте). Док је број долазака страних пловила из пет категорија дужине до 15 м, у посматраном деветогодишњем периоду био приближно исти, број долазака пловила из категорије дужине од 15 до 20 м повећан је четири пута, а из категорије дужих од 20м преко пет пута. Односно, док се број долазака страних пловила из категорија дужине мање од 15 м, у посматраном периоду кретао у приближно истим оквирима, доласци страних пловила из категорије већих дужина су бележила континуирани раст.

Графикон 25. Кретање броја долазака страних пловила посматрано према дужини пловила у периоду од 2007. до 2015. године

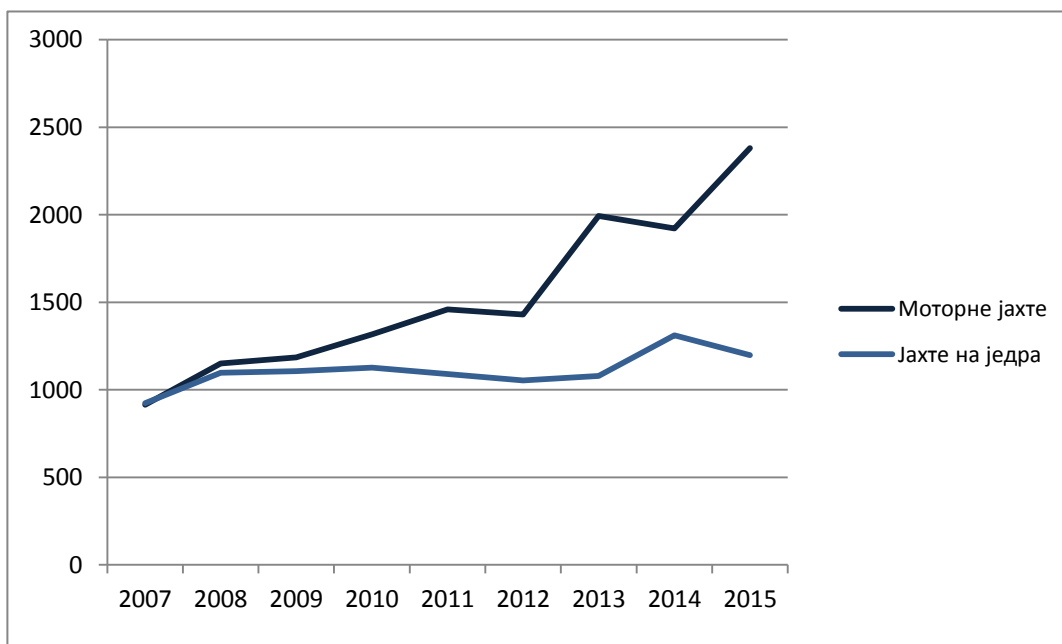


Извор: Аутор -обрада података - МОНСТАТ (2007-2016) „Статистички годишњак“ Подгорица

Истовремено, посматрано према врсти пловила, раст броја долазака страних моторних јахти (60%) је значајно већи од раста броја долазака страних јахти на једра (18%). Један од разлога појаве оваквих трендова лежи у црногорском законодавству, према којем пловила која су усидрена у marinaма Порто Монтенегро (Тиват), Будва и Бар, могу утакати гориво без плаћања ПДВ-а и акциза. Ту повољност власници страних пловила могу искористити уколико у року од 24 сата одлазе из земље. Црна Гора је такве

прописе увела у циљу подстицаја инвестиција и развоја наутичке туристичке понуде, по узору на неке конкурентске дестинације (Турску, Италију-само за одлазеће бродове који нису пореклом из земаља Европске Уније и др.). Имајући у виду да потрошња горива уз трошкове одржавања и посаде код пловила на моторни погон представља највећи издатак, стимулативна пореска политика је један од разлога повећања ушећа у броју долазака страних моторних јахти у Црну Гору.

Графикон 26. Кретање броја долазака страних пловила посматрано према врсти пловила у периоду од 2007. до 2015. године



Извор: Аутор -обрада података - МОНСТАТ (2007-2016) „Статистички годишњак“ Подгорица

Поред освајања тржишта у смислу раста броја наутичких туриста, емитивних дестинација, укупног броја пловила и земаља из којих они долазе, у Црној Гори се у посматраном периоду почела развијати и додатна понуда везана за наутички туризам. У Зеленици (Херцег Нови), Бонићима (Тиват) и Бару су отворене сервисне марине опремљене уређајима потребним за манипулацију (подизање из и спуштање у море) и највећим наутичким туристичким пловилима из категорије мегајахти. У њима постоје овлашћени сервиси за погонске уређаје неких од најзначајнијих глобалних брендова. Уз

њих су почеле са радом и фирме које су овлашћене за сервис електро и навигационих уређаја, као и фирме специјализоване за полирање оплате трупа пловила. Иако још увек недовољна, понуда овог сегмента услуга у наутичком туризму је услов без којег неби било претходно анализираног укупног развоја наутичког туризма. У циљу даље стимулације развоја сервисне делатности, Влада је одлучила да некадашње Бродоградилиште у Бијелој (након стечаја у тој компанији) постане фирма која ће се бавити сервисом и производњом јахти и мегајахти. Као потпуно нови сегмент понуде у приватним породичним производним погонима у Котору (*ММУ*) и Тивту (*NavarYachts*) започете су производње мањих моторних јахти дужине до 15m.

Развој наутичких туристичких капацитета, прати унапређење понуде на тржишту чартера - изнајмљивања наутичких туристичких пловила. Поред неколико компанија регистрованих у Црној Гори за обављање чартера, појавио се и велики број представника иностраних изнајмљивача пловила. Развој овог сегмента понуде обезбедио је позиционирање дестинације на чартер тржишту, али не и очекиване пратеће економске ефекте. Присуство великог броја нерегистрованих компанија и пловила за изнајмљивање свих величина, основа је за развој тзв. „црног чартера“ кроз који се избегава плаћање законски дефинисаних обавеза за обављање ове делатности. За разлику од Црне Горе која је усвајањем либералне законске регулативе покушала да стимулише и овај део наутичке туристичке понуде, конкурентске дестинације су усвојиле низ рестриктивних прописа и правила у циљу спречавања обављања нелегалног чартера. Међутим, након изградње наутичких туристичких капацитета, у оквиру горње границе носивости црногорске обале, потребно је што пре успоставити систем контроле поштовања националног законодавства у свим сегментима везаним за наутички туризам. Истовремено треба континуирано радити на унапређењу регулативе везане, како за чартер тако и за остале сегменте понуде, све у циљу обезбеђења одговарајућих економских ефеката који воде ка успостављању укупне економске одрживости.

Уз претходне делатности, развила се и понуда посредовања чији је задатак да повеже туристе наутичаре са свим сегментима дестинацијске понуде. Агениције за посредовање у наутичком туризму нуде услуге посредовања код лучких власти; резервацију веза у marinaма; снабдевање пловила горивом, храном, водом, пићем и др. потроштинама; осигурање пловила; техничку подршку и сервис; регистрацију пловила; резервацију

смештајних капацитета на копну; трансфере, излете и све остало што је потребно наутичарима и њиховим пловилима ради квалитетне припреме доласка и боравка на дестинацији.

Коначно, анализом успешности црногорских „*stakeholders*“ у делу усвајања нових знања и вештина са циљем њиховог пласмана на горе споменутим тржиштима, долази се до закључка да је обезбеђено унапређење конкурентности дестинације на међународном наутичком туристичком тржишту, али без системске координације у креирању економског аспекта одрживости развоја наутичког туризма у Црној Гори, као туристичкој дестинацији. Тим поводом је потребно, у складу са раније предложеним моделом, што пре успоставити систем координације у свим сегментима овог дела туристичке понуде, како би се на прави начин у оквиру националне економије усмерили и искористили економски бенефити које доноси развој наутичког туризма.

1.2. Економско-финансијски ефекти

Посматрајући кроз призму финансијских користи од развоја наутичког туризма у Црној Гори, постоје значајне мањкавости управо у системској организацији овог дела туристичке понуде. Наиме, у Црној Гори данас не постоји ни један званично доступан податак у оквиру националног система статистичког праћења везан за економско финансијске користи од развоја наутичког туризма. Имајући то у виду, коришћењем различитих извора, уз примену аналитичког метода у њиховом одабиру, индуктивном методом кроз поступак логичког закључивања, уз синтезу појединих елемената статистичког праћења и других релевантних извора, дошло се до закључака који следе.

Према *WTTC*²³⁸ (Светски савет за туризам и путовања) 2016. године учешће директних прихода од туризма и путовања у износу од 421,2 милиона € представљало је 11% црногорског БДП-а. Укупни приходи од туризма и путовања те исте године су били 846,4 милиона € што је представљало 22,1% БДП-а. Истовремено предвиђа се да ће

²³⁸ WTTC (2017) „*Travel&Tourism Economic Impact 2017 Montenegro*“ – стр.1-8, доступно на интернету: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/montenegro2017.pdf> (7.12.2017)

директни приходи од туризма и путовања у Црној Гори до 2027. године пораста на 810,9 милиона € што ће бити 15,3% БДП-а, док ће према тој пројекцији укупни приходи од туризма и путовања у истом периоду пораста на 1,656 милијарди € или 31,2% БДП-а. Глобално посматрано, по висини учешћа директних прихода од туризма и путовања у БДП-у, Црна Гора је 2016. године била 22 земља у свету, а 31. посматрано по учешћу укупних прихода од туризма и путовања у БДП-у. Регионално посматрано, уз Црну Гору и Хрватска има слично учешће туризма у макроекономским агрегатима, 11% БДП-а су директни а 24,7% укупни приходи од туризма и путовања 2016. године, те је на неки начин и хрватска економија усмерена на сличне приоритете у креирању одрживог економског развоја, уважавајући ризике које такав развој носи.

У поступку израде Студије развоја наутичког туризма у Хрватској 2006. године од стране Хрватског хидрографског института, због сличне ситуације везане за недостатак системских података о економско финансијским учинцима наутичког туризма, прорачун тих вредности је такође извршен анализом различитих статистичких података и извора. Званични статистички подаци о броју долазака наутичких туриста (ДЗС) и просечној дужини боравка и потрошњи наутичких туриста (добитених у оквиру истраживања ТОМАС за 2004. годину) указивали су да је укупни годишњи приход од наутичких туриста у Хрватској био око 136,46 милиона €, што је представљало 2,4% процењеног укупног прихода од туризма од 5,68 милијарди € (према *WTTC*-у). Међутим, додатна анализа статистичких података показује да у тај прорачун нису ушли приходи од: наутичких туриста на малим пловилима дужине од 2 до 8 метара који углавном користе смештај у капацитетима на копну, оних наутичких туриста који бораве у лукама које нису регистроване за прихват наутичких туристичких пловила (попут природних увала, нерегуларних привезишта, сидришта и сл.), наутичких туриста чија се пловила налазе на сталном везу у хрватском маринама којих је 2004. године било 12808, пловила која имају вез у спортским лукама, пловила која су везана у комуналним лукама и других, што према упоредним прорачунима увећава годишњи приход од наутичког туризма на 400 милиона €. Када се том износу додају и приходи од сервисних услуга (прорачунати на око 45 милиона €), изнајмљивања пловила (за 3500 пловила петнедељно изнајмљивање по просечној цени од 2500 € недељно) доноси још 100 милиона €, једрењака за крстарење 20 милиона €, горива којима се снабдевају пловила, лиценци за чартер, наканда за упис -

регистрацију пловила, вињете и друго, долази се до укупног прихода од наутичког туризма у износу од око 600 милиона €. На тај се начин, грубом проценом, дошло до закључка да је учешће наутичког у укупним приходима од туризма било значајно веће од првобитно процењених 2,4%.²³⁹

Према Стратегији развоја наутичког туризма Републике Хрватске, за раздобље од 2009. до 2019. године, удео наутичког туризма у БДП-у Хрватске је 2007. године износио 1,6% са пројекциом раста до 2018. године на 1,9%, за разлику од просека на нивоу Европске уније где се процењује да се кроз наутички туризам и пратеће индустрије остварује од 3 до 5% БДП-а. Према подацима из овог документа, у укупним приходима од туризма, који су 2007. године у Хрватској износили 7 милијарди €, наутички туризам је партиципирао са 10% или 700 милиона €. Процену прихода од наутичког туризма, у оквиру датог истраживања чине приходи од: пловних објеката на сталном годишњем везу у лукама наутичког туризма, транзитних везова, сезонских везова, наутичких везова у делу лука отворених за јавни промет, одржавања и поправака бродова и мотора у лукама наутичког туризма и другим сервисима, изнајмљивања пловних објеката – чартера, бродова за кружна путовања унутар Хрватске и разних накнада за пловила (регистрације пловних објеката, издавања вињета за стране јахте и пловила, боравишне таксе и др.).²⁴⁰ Уколико применимо горе наведени хрватски модел процене учешћа наутичког туризма у укупним приходима од туризма, долазимо до закључка да је рецимо у 2016. години приход од наутичког туризма у Црној Гори био око 85 милиона €, или 10% од 846,4 милиона € колико су износили укупни приходи од туризма и путовања те године.

Анализом података из ТОМАС-овог истраживања „*Ставови и потрошња наутичара у Хрватској*“ кроз синтезу са подацима статистичког праћења броја наутичких туриста у Црној Гори, уз претоставку да се ради о релативно сличним категоријама туриста наутичара, дошло се до следећег закључка. Укупан регистровани број долазака туриста наутичара у Црну Гору 2012. године био је 14494. Исте те године кроз ТОМАС истраживање утврђено је да наутичари у просеку на путовању остварују 12 ноћења (од чега 7 у marinaма а остало у месним лучицама, на бови или сидру изван лучица и marina).

²³⁹ Хрватски хидрографски институт (2006) „*Студија развоја наутичког туризма Хрватске*“, Сплит стр.61-66

²⁴⁰ Министарство мора, промета и инфраструктуре и Министарство туризма (2008.) „*Стратегија развоја наутичког туризма Републике Хрватске, за раздобље од 2009. до 2019. године*“ Загреб, стр.41

Ако би те податке пренели на црногорски део јадранске обале, долазимо до следећег закључка да су наугичари у Црној Гори током 2012. године остварили око 173 хиљаде ноћења.

Посматрано у односу на просечне финансијске издатке наугичких туриста, који подразумевају издатке за превоз до и од полазне луке, издатке за пловило и остале, где су према ТОМАС истраживању наугичари у Хрватској по особи за путовање/пловидбу 2012. године трошили 1267 €, у синтези са црногорским статистичким подацима долазимо до закључка да су директни приходи од наугичких туриста у Црној Гори 2012. године износили 18,36 милиона €. Према *WTTC*-у директни приходи од туризма и путовања у Црној Гори те године су били око 305 милиона €, а укупни преко 600 милиона €, тако да је према томе 2012. године учешће наугичког туризма у укупним приходима од туризма и путовања било у оквиру европског просека око 3%.²⁴¹

Коначно, у недостатку званичних података, процена економско-финансијских користи од наугичког туризма у Црној Гори, у овом тренутку, применом бенчмаркинг методе поређења, носи ризик грешке, мањим делом у самом моделу процене, а већим делом у разликама које тренутно постоје на приходовној страни између хрватске и црногорске наугичке туристичке понуде. Наиме, за разлику од Хрватске, у црногорском наугичком туризму су приходи од наугичког туризма који би требало да су остварени по основу јасне и квалитетно примењене регулативе, још увек тешко мерљиви и статистички занемарљиви. Тако нпр. приходи од чартера који су у Хрватској, према стратегији развоја, за 928 фирми регистрованих за обављање те делатности, са 3463 пловила, 2007. године, према анкети коју је спровео тамошњи Државни завод за статистику, били 348,2 милиона *Kn* или око 46 милиона €, у Црној Гори због слабе примене ионако стимулативне либералне регулативе готово да и не постоје. Слична ситуација је и у сегменту сервиса и производње пловила, у којем у Хрватској, према процени њихове привредне коморе, током 2007. године остварен приход преко 60 милиона €, док у Црној Гори постоје три

²⁴¹ WTTC (2014) „*Travel and Tourism Economic Impact 2014 Montenegro*“ стр:1, доступно на интернету: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/country-reports-2014/montenegro2014.pdf> (7.12.2017)

сервисна центра и пар малих произвођача са занемарљивим укупним износом пријављених прихода.²⁴²

У оквиру предметног истраживања извршена је и анализа дела мерљивих директних економско финансијских користи од наутичког туризма у Црној Гори, које је могуће поуздано утврдити. Тако се рецимо, детаљном анализом годишњих финансијских исказа и извештаја независних ревизора за две црногорске луке наутичког туризма -А.Д. Марина Бар и Луку Котор А.Д. у периоду од 2012. до 2016. године дошло до података везаних за приход који је остварен по основу веза јахти, броју запослених, бруто зарадама и др. Како је наведено у шестом делу овог рада (6.1.) А.Д. Марина Бар је прва марина на уласку у црногорске територијалне воде из правца Отранта – Јонског мора, у понуди има 900 везова у мору и 250 на копну, док је Марина Котор мала марина у оквиру Луке Котор А.Д., која располаже са свега 30 везова намењених пловилима дужине до 22 м, везови су обезбеђени прилагођавањем дела оперативне обале на путничком терминалу луке, која је првенствено намењена сервисирању крузера на међународном путовању.

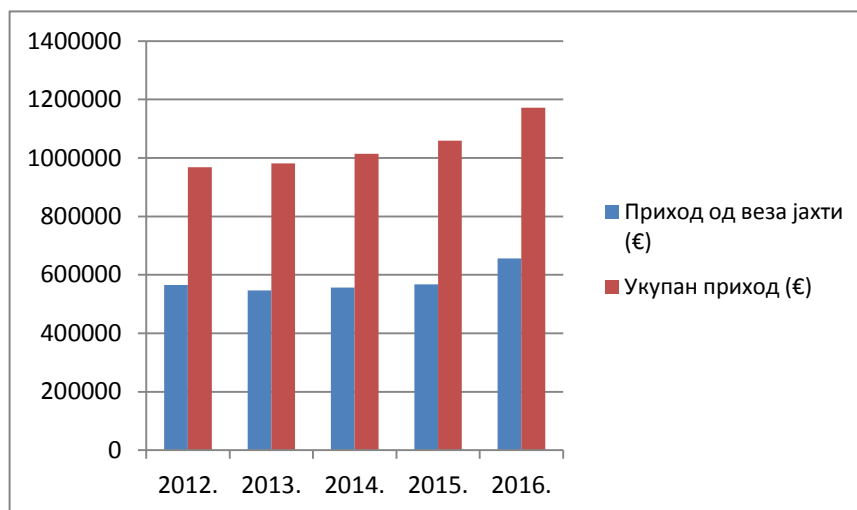
Табела 33. Анализа финансијских исказа за А.Д. Марину Бар од 2012. до 2016. године

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Приход од веза јахти (€)	565208	546383	556742	567839	656347
Укупан приход (€)	968551	980970	1014440	1058508	1172235
Нето пословни резултат (€)	116553	-39988	286159	366326	464269
Број запослених	26	24	24	27	25
Зараде - бруто (€)	629950	504297	462267	473390	482472

Извор: Анализа Финансијских исказа и Извештаја независног ревизора од 2012. до 2016. године за А.Д. Марину Бар

²⁴² Министарство мора, промета и инфраструктуре и Министарство туризма (2008.) „Стратегија развоја наутичког туризма Републике Хрватске, за раздобље од 2009. до 2019. године“ Загреб, стр.17 и 18

Графикон 27. Учесће прихода од веза јахти у укупним приходима А.Д. Марине Бар у периоду од 2012. до 2016. године



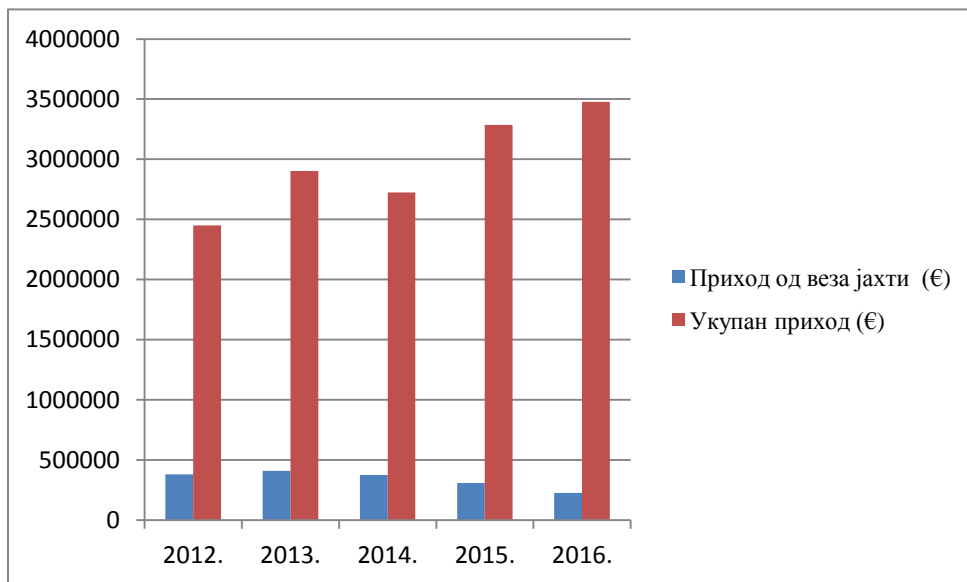
Извор: Анализа Финансијских исказа и Извештаја независног ревизора од 2012. до 2016. године за А.Д. Марину Бар

Табела 34. Анализа финансијских исказа за Луку Котор А.Д. од 2012. до 2016. године

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Приход од веза јахти (€)	381421	411544	376799	308370	227400
Укупан приход (€)	2450367	2903635	2724954	3284527	3477094
Нето пословни резултат (€)	882984	1019583	655422	1025946	936293
Број запослених	41	49	50	58	58
Зараде - бруто (€)	632282	830749	855728	911671	948163

Извор: Анализа Финансијских исказа и Извештаја независног ревизора од 2012. до 2016. године за Луку Котор А.Д.

Графикон 28. Учешће прихода од веза јахти у укупним приходима Луке Котор А.Д. у периоду од 2012. до 2016. године



Извор: Анализа Финансијских исказа и Извештаја независног ревизора од 2012. до 2016. године за Луку Котор А.Д.

Из претходних табела и графичких приказа података, јасно се види да је учешће прихода од веза јахти у укупним приходима А.Д. Марине Бар значајно веће неко код Луке Котор А.Д., што је и очекивано, обзиром да се у которској луци већи део прихода остварује кроз пружање услуга великим путничким бродовима - крузерима. Са друге стране годишњи приход по везу је значајно већи у Луци Котор А.Д. него у барској марини. Тако је рецимо 2012. године на 30 везова у Луци Котор А.Д. остварен приход од 381421 €, што је 12714 € по везу, док је исте те године у Бару на 900 везова остварен приход од 565208 €, што је свега 628 € по везу или 20 пута мање него у Котору. Разлог лежи пре свега у томе што је марина у Луци Котор ограниченог малог капацитета, са свега 30 везова, по структури намењених луксузним пловилима, са најатрактивнијом туристичком и маритивном позицијом у Црној Гори уз Стари град Котор који је под UNESCO заштитом у природно заштићеном делу Бококоторског залива, што у коначном обезбеђује максималну искоришћеност капацитета по височијим ценама. Међутим, таква позиција, уз заштићено градско језгро, ограничава значајније ширење асортимана услуга у которској марини што би обезбедило додатно повећање прихода по везу. С'друге стране у

барској марини, која никада није у потпуности завршена, а у којој је пропао и поступак приватизације који је предвиђао инвестиције у унапређење квалитета понуде, структура и број пловила су такви да обезбеђују како низак ниво попуњености, тако и лимитиране приходе по везу. Уз раст прихода од веза јахти за 15% у периоду од 2012. до 2016. године и инвестиције које су планиране у циљу подизања нивоа конкурентности, попуњености и економских користи, може се очекивати да ће се у будућности и у барској марини увећати финансијска искоришћеност расположивих капацитета.

Поред претходно анализираних директних и индиректних економско финансијских користи за црногорску економију, инвестиције у развој наутичке туристичке понуде у виду новоизграђених капацитета на којима се темеље велики инвестициони пројекти Порто Монтенегро и Луштица Беј – Тиват и Порто Нови и Лазарет - Херцег Нови у значајној мери доприносе позитивним кретањима макроекономских агрегата националне економије претходних година. Односно, пошто се инвестиције са макроекономског становишта могу посматрати на различите начине, а један од критеријума разврставања је на финансијске и реалне, где финансијске представљају трансфер финансијских средстава међу привредним субјектима, тако да се њима не мења величина националног богатства. Инвестиције у наутичке туристичке капацитете спадају у реалне инвестиције кроз које се обезбеђује реално увећање капитала и његова продуктивна употреба, што директно доприноси расту БДП-а и националног богатства.²⁴³

Укупна процењена вредност горе споменутих инвестиционих пројеката, који су примарно препознати по наутичко-туристичкој компоненти, прелази 2,5 милијарди €. Иако укупан износ ових инвестиција није намењен искључиво за наутичке туристичке капацитете, већ значајан део обухвата инвестирање у некретнине – станове намењене даљој продаји, њихов утицај на кретање макроекономских агрегата на годишњем нивоу је велики, посебно ако се има у виду да се годишњи црногорски БДП у периоду између 2007. и 2010. године, када је уговорена већина ових пројеката, кретао у оквиру њихове збирне вредности, односно између 2,6 и 3,1 милијарди €.

Инвестиције у четири наутичко туристичка резорта у општинама Тиват и Херцег Нови, поред изградње марине као основног сегмента на којем се заснива цео пројекат,

²⁴³ Величковић, Д, Бараћ, С., (2009) „Макроекономија“ Универзитет Сингидунум Београд стр.192

укључују и изградњу вила и кондо хотела са становима намењеним даљој продаји. Према речима представника Пореске управе Црне Горе од почетка реализације 2007. године до краја 2016. године у оквиру пројекта Порто Монтенегро у њиховој евиденцији забележен је промет 252 непокретности укупне вредности 212 милиона €. Пошто се ради о првом промету новоизграђених непокретности на њих је обрачунат и плаћен порез на додату вредност који је износио 17% до 2013. године и 19% од тад. Реализација пројекта је и даље у току, гради се нови објекат са 70 станова, са просечном ценом квадратног метра стана 6500 €, чији завршетак је планиран за лето 2019. године. Купци ових станова су претежно из Русије, Србије, Британије, Италије, Уједињених Арапских Емирата, Украјине САД и Црне Горе.²⁴⁴

Реализацијом пројекције *WTTC*-а укупни приходи од туризма у Црној Гори ће до 2027. године порасти на 1,656 милијарди € или 32,1% БДП-а. Завршетак наугичко-туристичких инвестиционих пројеката уз планирани развој пратећих садржаја попут сервисних центара (Бродоградилеж Бијела), чартер компанија, домаће флоте крузера и других обезбедиће услове за учешће наугичког туризма од планираних 10% у укупним приходима од туризма. На тај начин ће се приход од наугичког туризма до 2027. године у Црној Гори повећати на 160 милиона € и биће у оквиру пројектованог распона на нивоу европских земаља од 3 до 5% БДП-а..

1.3. Увођење нових технологија

Развој наугичког туризма у Црној Гори прати имплементација најсавременијих технологија, како у делу везаном за пловила и пловидбу, тако и у делу везаном за изградњу прихватних капацитета у новоизграђеним лукама наугичког туризма. Савремена наугичка туристичка пловила свих величина, а посебно из категорије великих јахти и мегајахти, имају уграђене најсавременије електронске и механичке уређаје. Процес изградње трупа пловила почиње обликовањем и утврђивањем материјалног састава оплате, којем претходи велики број научно истраживачких испитивања спроведених у

²⁴⁴ Доступно на интернету: <http://www.bokanews.me> (7.12.2017)

циљу подизања квалитета корисног простора уз максимизирање навигационих перформанси и енергетске ефикасности. Произвођачи погонских уређаја, који се уграђују на наутичка туристичка пловила, такође спроводе велики број истраживања, како би унапредили њихове техничко технолошке карактеристике, посебно водећи рачуна о све строжијим еколошким прописима. Опрема за једрење на савременим пловилима подразумева читав низ унапређења која су инсталирана како у циљу побољшања искоришћености енергије ветра и пловидбених карактеристика, тако и у циљу повећања њене употребљивости кроз аутоматизацију манипулативних склопова. Навигациони уређаји и електронска опрема, који се данас уграђују на наутичка туристичка пловила, пружају могућност примене савремених информационих технологија максимизирајући сигурност и комфор пловидбе. Материјали који се користе у завршној обради ентеријера и екстеријера, посебно код великих пловила, представљају највише стандарде квалитета из те области, како због луксуза који је потребно обезбедити у ограниченом простору, тако и због посебно агресивне средине у којој се користе. Коначно, велики број долазака најсавременијих наутичких туристичких пловила, посебно оних који су на сталном везу у Црној Гори, ствара потребу за усвајање знања везаних за одржавање њихових комплексних елемената. Захваљујући томе у Црној Гори је све више кадрова и компанија које су квалификоване да искуства из одржавања наутичких туристичких пловила примене и у осталим областима.

Изградња прихватних капацитета за пловила у оквиру великих развојних наутичких туристичких пројеката Луштица Беј и Порто Монтенегро, подразумевала је примену најсавременијих метода пројектовања и изградње, како би се обезбедила дугорочна статичка стабилност и еколошка одрживост у посебно захтевном окружењу каква је морска средина. Конструкцијски елементи валобрана, гатова, кејских зидова и осталих објеката су пројектовани у складу са захтевима девете сеизмичке зоне, којој припада црногорско приморје. Архитектонска решења, која су за ове пројекте израдиле глобално референтне компаније из те области, укључују примену елемената модерне и традиционалне локалне бококоторске архитектуре, са посебним освртом на еколошки прихватљиве и природне материјале. Концепт пејзажа и урбаног зеленила је пројектован

тако да задовољи естетске, еколошке и социјалне аспекте, посебно водећи рачуна о очувању и афирмацији аутентичних пејзажних вредности простора.²⁴⁵

У поступак пројектовања и изградње, као извођачи и подизвођачи радова, су укључене и неке црногорске компаније. На тај се начин, поред мултипликативних економских ефеката, обезбеђује њихова референтност и будућа конкурентност на глобалном тржишту, што представља посебан допринос примене нових технологија у процесу развоја наутичког туризма на црногорској обали. Односно, за очекивати је, да ће те компаније на основу стечених искустава бити локално, регионално и међународно конкурентне, што ће им обезбедити учешће у сличним пројектима високе вредности те самим тим и значајне приходе за црногорску економију као део подршке њеном одрживом дугорочном расту.

1.4. Отварање нових радних места

Према подацима хрватског завода за статистику, у августу 2016. године на 17428 везова у 139 лука наутичког туризма било је 1686 запослених, од чега 455 (27%) сезонаца.²⁴⁶ За разлику од Хрватске, у Црној Гори још увек не постоје званични статистички подаци о броју запослених у лукама наутичког туризма. Анализом планских документа, број везова у лукама наутичког туризма у Црној Гори, након реализације свих планираних пројеката у складу са Планом посебне намене за обално подручје, требало би да буде око 3000 (по старим плановима до 8790). У поређењу са хрватским моделом развоја, овог сегмента туристичке понуде, изградњом 3000 везова на црногорском приморју обезбедило би се око 300 радних места, само у лукама наутичког туризма. Међутим, обрадом података из различитих извора, ван званичне статистике, долази се до

²⁴⁵ Елаборат о процјени утицаја на животну средину Марине са обалним шеталиштем на УО 5 и Л 2 у захвату ДУП-а и ДСЛ-а „Сектор 36“ Луштица Беј(СЕС Д.О.О. Подгорица) и Елаборат у процјени утицаја на животну средину проширења марине Порто Монтенегро са пратећим објектима (Институт за развој и истраживања – завод за екологију Подгорица) – Аутор је био члан Комисија које је формирала Агенција за заштиту животне средине Црне Горе са задатком да анализира и оцени предметне елаборате о процени утицаја на животну средину.

²⁴⁶ ДЗС РХ (2017) „Приопћење“ број 4.3.4/2016. стр. 2 Доступно на интернету:http://www.mint.hr/UserDocsImages/240317_Nauticki%20turizam2016.pdf (10.12.2017)

закључка да је број запослених у сезони у црногорским лукама наутичког туризма, већ сада са око 1500 везова у понуди, већи од 300.

До претходног закључка се долази на основу података везаних за Марину Бар (25) и Луку Котор (58), у којима су 2016. године била укупно 83 запослена. Уз податке који су достављени црногорским медијима из компаније Адриатик Маринас, која управља наутичким туристичким комплексом Порто Монтенегро, према којима је у току 2016. године укупан број запослених у марици, насељу укључујући и запослене у ресторанима и малопродајним објектима услужних делатности уз грађевинаре ангажоване на изградњи нових објеката био 1050. Од тог броја њих 180 ван сезоне, а 230 у сезони запослено је у компанијама које раде у оквиру марици, што у збиру са бројем запослених у марицима Бар и Котор износи између 263 и 313 запослених, само у те три марици.²⁴⁷

Број запослених, у пратећим наутичким услугама попут чартера, сервиса, посаде на пловилима и др. зависиће од квалитета и конкурентности дестинацијске понуде, који директно утичу на коефицијент искоришћености прихватних капацитета кроз број долазака и пловила на сталном везу. Према незваничним подацима у три мања сервиса (Зеленика, Тиват, Бар) тренутно је запослено око 50 радника, а планирана инвестиција у ремонтни центар за јахте и мегајахте на простору некадашњег Бродоградилишта у Бијелој тај ће број увећати за нових 150 радних места.

За разлику од сервиса, за сада је због недовољне примене ионако либералне регулативе, немогуће одредити број запослених на пловилима која се изнајмљују у црногорским лукама наутичког туризма. Због све већег интересовања туриста за овим делом наутичке туристичке понуде забележен је изузетан раст броја чартер компанија и пловила. Према речима Ивице Јуришина (председник удружења пружатеља услуга смештаја на пловилима) из ХГК (Хрватска привредна комора) на њиховом делу обале има више од 800 чартер компанија са преко 3500 пловила на којима је у првих девет месеци 2016. године остварено 69680 најмова пловила, 454047 долазака и 2996817 ноћења у наутичком чартеру (што је раст од 20% у односу на исти период 2015. године).²⁴⁸ Због ниског нивоа наутичког знања (пловидбених вештина) те категорије туриста, зависно од

²⁴⁷ Доступно на интернету: [http://www.vijesti.me/vijesti/radnici-u-porto-montenegro\(10.07.2017\)](http://www.vijesti.me/vijesti/radnici-u-porto-montenegro(10.07.2017)) и <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1516455> (10.07.2017)

²⁴⁸ Доступно на интернету: <https://www.hgk.hr-galopirajuci-rast-hrvatskog-cartera> (10.07.2017)

величине пловила, расте и потреба за упослењем стручних лица за управљањем пловилом – скипера, домаћица на пловилу – хостеса и посаде – морнара. У разговорима са брокерима чартер агенција, током истраживања везаних за овај рад, спроведених током 2017. године, дошло се до процене да 70% захтева за изнајмљивање пловила на источној обали Јадрана укључује и ангажовање скипера (иако према ТОМАС истраживању из 2012. године 70% изнајмљених пловила те је године у Хрватској изнајмљено без скипера)²⁴⁹, док је њих 30% ангажовало и хостесу. Поред њих већина чартер компанија запошљавала је и менаџере, агенте задужене за букинг, књиговође, чуваре и др. На основу претходног, можемо закључити, да након реализације развојних планова, уз пуну примену одговарајуће нормативне регулативе, чартер индустрија наутичких туристички пловила у Црној Гори може обезбедити преко 200 радних места у 80 компанија са минимум 3 запослена.

Коначно, из претходне анализе, долази се до закључка да је у наутичким туристичким лукама и сервисним капацитетима у Црној Гори запослено близу 700 радника, те да је након реализације развојних планова из области наутичког туризма, уз пуну примену одговарајуће законске регулативе у чартер индустрији, могуће повећање броја радних места у лукама, сервисима и чартер компанијама на преко 1000. Да би се обезбедило одговарајуће запослење, носиоци наутичке туристичке понуде у Црној Гори морају испоручити висок ниво квалитета услуге, како у делу прихватних капацитета, тако и у делу кадровског потенцијала. На тај ће начин кроз унапређење укупне конкурентности, а не искључиво државних субвенција додатно увећати ниво попуњености капацитета и приходе.

Евалуација компаративних предности, у оквиру *on-line* промотивне кампање, марине Порто Монтенегро (слика 14), указује на диферентне предности ове марине и целе дестинације, које су искључиво засноване на различитим субвенцијама државе. Односно, умањењем или укидањем пореских такси на гориво (0%), вино и алкохолна пића (0%), чартер ван матичне луке (0%), сервисне услуге у marinaма (7%), добит предузећа (9%), и ослобађањем власника пловила од плаћања обавезног осигурања за инострану посаду на пловилу и друге нормативне субвенције Влада Црне Горе већ више од 10 година покушава

²⁴⁹ Доступно на интернету:<http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf> (10.07.2017)

да кроз додатну стимулацију убрза развој овог вида туризма. Међутим, због објективне неодрживости тог вида привилегија у дужем временском периоду, носиоци понуде морају искористити повољан амбијент за унапређење и осталих елемената конкурентности.

PORTO MONTENEGRO

EXPERIENCE • COMPARE • EVALUATE

YOUR CURRENT HOMEPORT vs PORTO MONTENEGRO

 <p>How much does your fuel cost? Tax and duty-free fuel, up to 45% cheaper than retail price.</p>	 <p>How much extra is your crew costing you? Zero national insurance charges for international/foreign crew</p>	 <p>What is the current VAT on charters out of your current homeport? 0% VAT on charters</p>
 <p>Is your wine and spirits tax free? Tax Free wines and spirits</p>	 <p>Is the VAT capped for marine related service at your homeport? Only 7% VAT on all marine - related services</p>	 <p>What is your current company & capital gains tax? 9% company and capital gains tax (one of the lowest rates in Europe)</p>
 <p>Does your current cruise grounds restrict you on embarking and or disembarking? No restriction on embarking and or disembarking</p>	 <p>Can you make multiple changes to guest and crew manifests? Make multiple changes to guest and crew manifests</p>	 <p>Does your current homeport allow foreign vessels to remain in local waters with no restriction on time? Ability for foreign vessels to remain in Montenegrin waters with no restriction on time</p>

WWW.PORTOMONTENEGRO.COM

Слика 15. Компаративне предности марине Порто Монтенегро

Доступно на интернету: <https://enquiries.portomontenegro.com> (25.09.2017)

Расположивост одговарајућег стручног кадровског потенцијала, конкурентска је предност за чије је формирање потребан дужи временски период. Због тога је поред улагања у инфраструктуру лука наутичког туризма, сервисе и чартер компаније, потребно што пре осигурати и високоедукован стручни кадар, који ће на одржив начин валоризовати природне ресурсе и изграђену наутичку туристичку инфраструктуру на дестинацији. Један од модела унапређења кадровског потенцијала, који је већ запослен у marinaма, је увођење програма целоживотног образовања попут програма *Global Marine*

Institute. Програм ГМИ (*Global Marine Institute, Det Norsk Veritas & Germanischer Lloyd*) представља партнерство Британске федерације marina и Асоцијације marina (*British Marine Federation and Marine Industries Association*) успостављено ради едукације, сертификавања и повећања стандарда у marinaма широм света. Мисија овог програма је подстицање целоживотне едукације и тренинг програма у циљу стицања нових знања и вештина у савременом управљању marinaма уз формализовање претходно стечених знања и вештина. У оквиру програма спроводе се обуке за: marina менаџере, marina оператере, капетане marina, надзорнике за укрцај горива, покретне оператере, морнаре - асистенте за укрцај горива, брокере, менаџере понуде marina и техничаре за одржавање бродова. Велики нагласак је стављен на позицију госта и креирању и пружању додатних услуга које наутички туристи траже у marinaи. По овом програму врши се обука у оквиру хрватског АСИ ланца од 22 marinaе у сарадњи са Високом школом Аспира. Поред ГМИ програма, Аспира спроводи обуку и за рецепционере у marinaи, вође посаде у marinaи, књиговође у marinaи, морнаре у marinaи, менаџере чартер компанија, букинг агенте, управитеља пловила из Ц категорије и заповједника јахте А категорије. На крају, може се очекивати да ће само уз присуство високоедукованог стручног кадра бити и обезбеђени услови за повећање задовољства корисника на основу којег се стварају претпоставке за повећање конкурентности и максимално упослење инфраструктурних и осталих капацитета понуде. Поред економских бенефита, високо стручан кадар обезбеђује највиши ниво примене еколошких стандарда у лукама наутичког туризма.²⁵⁰

1.5. Образовање кадрова за потребе развоја новог производа

Уз претходно стечена искуства у погледу увођења нових технологија за развој наутичког туризма, потребно је обезбедити и системско образовање стручних лица различитих профила. У Црној Гори, захваљујући развоју наутичке туристичке понуде и расту интересовања за овај сегмент туризма, у појединим образовним институција ван

²⁵⁰ Бонацин, М., Крезих, М., (2015) „Програми цјеложивотног учења у лукама наутичког туризма“ Практични менаџмент (стручни часопис за теорију и праксу менаџмента) Вол.6 Бр.1 стр. 133-136

државног система образовања, уводе се предмети и смерови намењени образовању кадрова из области наутничког туризма.

Област наутичких вештина везаних за управљања пловилом и бродомашинство изучава се у Средњој поморској школи у Котору и на Факултету за поморство Котор. У Средњој поморској школи која је основана још давне 1849. године се образују будући поморци на два смера за кадете наутичке и бродомашинске струке. На основним студијама Факултета за поморство у Котору постоји осам различитих смерова из области поморских наука, менаџмента у поморству, бродомашинства, поморске електротехнике, наутике и др, али не и јахтинга. Поред основних на овом факултету постоје и специјалистичке, магистарске, и докторске студије из области поморских наука и менаџмента у поморству. У оквиру студијских програма изучавају се предмети и стиче одговарајуће образовање примењиво и у области управљања и одржавања наутичких туристичких пловила, посебно великих јати и мегајахти. Предмети попут практичне навигације, астрономске и електронске навигација, терестричке навигације, сигурности и спасавања на мору, примене рачунара у поморству, поморског јавног права, основа бродске електротехнике и електронике, поморске метеорологије и окенографије, поморског осигурања, бродских машинских комплекса и стручног енглеског језика само су део образовног програма који је поред трговачке морнарице примењив и у области наутичког туризма. Међутим, имајући у виду све веће интересовање младих за рад на великим јахтама и мегајахтама, те специфичне квалификације које захтевају послодавци – власници тих пловила, потребно је у наставне програме увести и предмете који ће им то знање обезбедити. На тај начин ће се створити услови за квалитетно упослење дела будућих помораца у матичној држави на пловилима која су на сталном везу у црногорским маринама, али и шире. Поред тога, присуство специјализованих кадрова на домаћем тржишту радне снаге повећава конкурентност црногорских лука наутичког туризма, као места сталног боравка посебно оних пловила која захтевају целогодишње присуство посаде.

Уз образовање намењено стицању знања из наутичких вештина у црногорски систем образовања, последњих се година, уводе предмети и смерови из области менаџмента у наутичком као засебном сегменту туризма. Прва високо образовна институција из области наутичког туризма отворена је септембра 2009. године у Тивту, као резултат приватне

иницијативе која је препознала будуће потребе на тржишту рада, а све у складу са растом понуде и популарности овог вида туризма у Црној Гори. У оквиру основних студија Факултета за медитеранске пословне студије Тиват постоје смерови Менаџмент и безбедност марина и јахти и Менаџмент у наугичком туризму, спорту и рекреацији, док на постдипломским студијама постоје специјалистичке академске студије смер Наугички туризам и управљање маринама и магистарске студије смер Наугички туризам. Међутим, на Факултету за туризам и хотелијерство Котор, који је део државног Универзитета Црне Горе, у наставном програму још увек се не изучавају предмети из области наугичког туризма. Поред тзв. Државног факултета за туризам и хотелијерство Котор, у Бару у оквиру Универзитета Медитеран који је у приватном власништву постоји Факултет за туризам, који у оквиру наставног програма такође нема предмете из области наугичког туризма.

Стратегија развоја људских ресурса у сектору туризма у Црној Гори, коју је током 2006. и 2007. године, у сарадњи са њемачким *GTZ*-ом и *Ghh-consult*-ом израдило и усвојило црногорско министарство туризма и заштите животне средине у ниједном делу не обрађује проблем обуке кадрова за потребе развоја наугичког туризма. Стратегија је уважила препоруке *ILO (International Labour Organization – Међународна организација рада)* дате у оквиру документа „*Human resources Development Emploment and Globalization in Hotel, Catering and Tourism Sector*“ (Развој људских ресурса, запошљавање и глобализација у сектору хотелијерства, угоститељства и туризма). Препоруке се поред осталог односе и на едукацију туристичких кадрова у погледу потребних знање о различитим браншама и сегментима у оквиру комплексног сектора туризма, јер се у туризму не продаје услуга једног понуђача, већ пакет разних услуга на тржити. Међутим, у оквиру стратегије оне нису примењене у односу на наугички туризам, као један од најбрже растућих сегмената у понуди Црне Горе као туристичке дестинације.²⁵¹

Посматрано из угла садашњих и будућих потреба развоја наугичког туризма у Црној Гори потребно је у наставне програме на Поморском факултету увести предмете који ће свршеним студентима обезбедити квалитетна стручна знања везана за јахтинг, како у делу поморских вештина - пловидбе, тако и у делу управљања и одржавања техничко

²⁵¹ Влада Црне Горе – Министарство туризма и заштите животне средине (2007) „*Стратегија развоја људских ресурса у сектору туризма у Црној Гори*“ стр. 10 и 15

технолошких система који су специфични за ову врсту пловила. На Факултету за туризам и хотелијерство, Универзитета Црне Горе, треба на основним студијама увести предмете из области одрживог управљања наугичким туристичким лукама и наугичким туризмом у оквиру дестинације, док се засебни смерови из ове области могу увести на неким од постдипломских студијских програма. Досадашње искуство је показало, да факултети у приватном власништву брже препознају интересовање будућих студената, формирајући у складу са тим студијске програме као „образовне производе“ који ће им обезбедити одговарајуће приходе, неводећи посебно рачуна о потребама послодаваца, перспективама тржишта рада и саме туристичке дестинације.

Међузависност између формирања висококвалитетног дестинацијског туристичког производа и развоја наугичког туризма условљава обострано разумевање специфичних потреба креатора пословних политика на свим нивоима. Управо због тога, носиоци активности везаних за организацију дестинацијске понуде, треба да преко Министарства просвете и Савјета за високо образовање заједно са државним Универзитетом, приликом поступка акредитације и реакредитације образовних установа и студијских програма из области туризма, обезбеде могућност образовања кадрова у складу са будућим потребама и стратешким правцима развоја и наугичког туризма. Циљ ових активности треба да буде обезбеђење домаћих стручних кадрова који ће поред раста инвестиционе конкурентности обезбедити одрживо управљање маринама и наугичком туристичком дестинацијом.

Коначно, на крају анализе економског аспекта улоге наугичког туризма у одрживом развоју Црне Горе, потврда претходно изведених закључака добијена је и испитивањем ставова *stakeholdera* (Прилог 1.). Резултати овог истраживање које је спроведено по моделу из Акцијског плана (Шести део, тачка 2.7) , показују да од 116 испитаних *stakeholdera*, посматрано кроз три различите категорије према стручној спреми, старосном добу и земљи порекла (ЕУ и неЕУ) на питање: „*Који је најважнији позитивни ефекат развоја наугичког туризма на некој дестинацији?*“, од понуђених одговора:

- а) освајање новог тржишта,
- б) акумулација капитала,
- ц) увођење нових технологија,

- д) отварање нових радних места,
- е) побољшање имица туристичке дестинације,

највећи број (њих 84) мисли да је то побољшање имица туристичке дестинације и освајање новог тржишта, њих 16 мисли да је то отварање нових радних места, док је тек 14 испитаника акценат ставило на финансијске приходе од наутичког туризма.

Да наутички туризам има позитиван утицај на економију дестинације на којој се развија, како је показало претходно емпиријско истраживање, потврдило је и предметно испитивање ставова *stakeholdera* (Прилог 1., питање 3) према којем њих већина (96 од 116) мисли да је тај утицај позитиван, док тек њих 20 мисли да је умерен.

На крају, и ово истраживање, уз резултате емпиријске анализе, нам потврђује да кроз побољшања имица дестинације и освајање нових тржишта, уз остале економске користи, развој наутичког туризма има капацитет да директно и индиректно допринесе стабилном и дугорочном расту црногорске националне економије.

2. Утицај развоја наутичког туризма на одрживост локалног становништва

Наутички као један од најбрже растућих видова туризма уопште посматрано, представља економски и социо-културни феномен који испољава различите утицаје на локално становништво.

Основни циљеви одрживог развоја туризма су:

1. задовољити потребе и унапредити квалитет живота локалног становништва;
2. очувати социо-културни идентитет локалних заједница;
3. развити високо квалитетан туристички производ;
4. унапредити квалитет доживљаја туриста;
5. сачувати ресурсе како бих и будуће генерације могле користити и

6. допринети благостању човечанства у целини.²⁵²

Иако би теоретски циљ свих учесника, у процесу креирања дестинацијског производа, требало да буде постизање његове укупне одрживости, то у пракси често није тако. Конфликтне ситуације проистичу из појединачно различитих интереса учесника у овом поступку, посебно у оним системима где не постоји или се не примењује нормативна и развојно планска регулатива заснована на принципима укупне одрживости.

У циљу обезбеђења одрживог развоја туризма, потребно је обезбедити ефикасно управљање дестинацијом. Индикатори одрживог туризма најмлађе су управљачко средство. Њихов развој почиње од Сватског самита у Рију 1992. године. Према *WTO* – Светској туристичкој организацији „индикатори мере или вреднују одређене информације, чиме доносиоци одлука (управни органи) смањују могућност несавесног доношења лоших пословних одлука“. У Европској унији се примењују тзв. компаративни индикатори одрживог туризма, засновани на систему кодирања којим се утврђују граничне вредности за сваки индикатор, а на основу којих се стање развоја туризма оцењује као: критично, подношљиво и одрживо. Ови индикатори у Европској унији подељени су у пет група:

1. економски;
2. социјални;
3. културни;
4. стања животне средине;
5. задовољства туриста.

У односу на ове индикаторе системом кодирања уведене су три зоне:

1. зелена зона – постојеће стање је одрживо – као резултат предузимања исправних мера у управљању развојем у претходном периоду;

²⁵²Галичић, В., Лашкарин, М., (2016) „Принципи и пракса туризма и хотелијерства“ Факултет за менаџмент у туризму и угоститељству Опатија стр. 198

2. жута зона – постојеће стање је још увек подношљиво – потребно је предузети одређене превентивне мере, како развој туризма у будућности неби изазвао проблеме;
3. Црвена зона – постојеће стање је критично – потребно је под хитно предузети одговарајуће мере, како би се даљњи развој туризма модификовао према стандардима одрживости, ставио под контролу или ако је потребно зауставио.²⁵³

Оцена досадашњег развоја наутичког туризма у Црној Гори, у контексту остварења циљева одрживости, мерена уз помоћ претходно дефинисаних индикатора, указује на позитивне али и негативне трендове. Задовољење потреба и унапређење квалитета живота локалног становништва, почетни је циљ одрживог развоја туризма у којем наутички као један од најбрже растућих сегмената има посебну улогу.

2.1. Утицај развоја наутичког туризма на локално становништво с економског становишта

Посматрано из перспективе локалног становништва, у приморским општинама на црногорском делу Јадрана, економски учинци и утицај наутичког туризма се разликује од града до града. Од шест приморских општина, највећи утицај на укупна друштвена кретања у локалној заједници забележен је у Тивту, захваљујући првенствено пројекту Порто Монтенегро и у новије време Луштица Беј. Поред Тивта, у складу са инвестицијама у развој понуде, постоје и одређени економски ефекти од наутичког туризма у Бару, Котору и Будви. Херцег Нови тек након планираног завршетка (2018/2019. година) капацитета у Кумбору (Порто Нови) и Мељинама (Лазарет) може очекивати и одређене економске ефекте, који нису, као до сада, углавном из категорије такси за комунално опремање. Улцињ још увек нема започетих значајнијих инвестиција у овом делу туристичке понуде.

Позитивни економски учинци се огледају пре свега кроз:

²⁵³ Јагдић, В., (2012) „Туризам и одрживи развој“ Факултет за спорт и туризам Нови Сад стр. 60-61

- отварање нових радних места у лукама наутичког туризма;
- развој нових услужних делатности и послова везаних за наутички туризам;
- развој пољопривредне производње и прераде аутохтоних црногорских производа;
- побољшање комуналне опремљености појединих локалитета;
- раст цена и прихода комплементарних смештајних капацитета у близини наутичких капацитета који су у власништву локалног становништва;
- раст цена некретнина, посебно на локалитетима где се развијају наутички туристички ризорти;
- раст прихода у угоститељским и трговачким објектима који гравитирају ка наутичким туристичким капацитетима и
- раст броја посетиоца и прихода културно-историјских центара који су део дестинацијске туристичке понуде.

Међутим, поред горе наведених позитивних економских учинака, у овој фази развоја, наутички туризам, посматрано из перспективе локалног становништва, још увек не обезбеђује очекивани ниво економског благостања. Број запослених мештана на локалитетима попут тиватског Арсенала (Порто Монтенегро) или касарне Кумбор (Порто Нови) још увек је значајно мањи од оног пре промене намене тог простора. Развој висококвалитетног туристичког производа, попут наутичког, доноси раст цена на мало чиме су повећани и трошкови живота локалног становништва и др.

2.2. Утицај наутичког туризма на локално становништво са социјалног становишта

Реч локално води порекло од латинске речи *locus* - место, а односи се на нешто својствено одређеном (ограниченом) простору. Локално је простор који је структуриран

организацијом којој је специфично локално знање.²⁵⁴ Људи се са местом повезују социјалним, али и емоционалним везама. Повезаност са неким местом укључује емоције, ставове, уверења и понашања повезана са специфичним физичким местом, односно места изазивају емоције у нама зато што рефлектирају вредности и уверења која смо научили и искусили у том окружењу. Уз место се веже и специфичан „осећај за место“ који се из социолошке перспективе може формулисати као субјективна перцепција властитог окружења, која укључује више или мање свесне осећаје према њему.²⁵⁵

Убрзани раст и развој савременог туризма доноси масовну присутност туриста на простору туристичких дестинација и промене како у урбаном амбијенту, структури делатности, социопрофесионалној структури становништва и еколошком окружењу тако и у социо-културном обележју домицилног становништва. Развој туризма, посебно за земље у развоју (каква је Црна Гора) може бити „двосекли мач“, јер у њихов животни простор уводи оне облике живота који су њима тешко дохватљиви у скорој будућности.²⁵⁶ Док са једне стране туристи доносе приход локалном становништву, те повећање њиховог броја значи и веће приходе, са друге стране тај начин обезбеђења елементарних потреба локалног становништва може и негативно утицати на социјални амбијент. Према *Walteru Hunzikeru*: „Контакт између толико разноликих друштвених класа какве представљају туристи из развијених земаља с једне стране и становништво из мање развијених регија с друге стране сам по себи је оптерећен неразумевањем и могућим узроцима неслагања сваке врсте“ коју је Сеса назвао „психолошком резистенцијом“.²⁵⁷

Сусрети између различитих система вредности, култура и идеологија које производе туристичке миграције трајно мењају социо-културни амбијент туристичких дестинација. Све чешће у овим заједницама општеприхваћен начин размишљања и доношења одлука подвргнут је остварењу максималних економских користи. Тако нпр. поред неконтролисане потрошње простора, као основног ресурса одрживог туристичког развоја,

²⁵⁴Korff, Reudiger, (2003) „*Local Enclosures of Globalization. The Power of Locality*“ *Dialectical Anthropology* стр.44, према Земан, М., Земан, З. (2010) „*Увод у социологију одрживих заједница*“ Центар за истраживање интегралне одрживости и одрживог развоја – Институт друштвених знаности Иво Пилар Загреб стр.74

²⁵⁵Bruhn, John, G. (2005) „*The Sociology of Community Connections*“ New York стр.12, према Земан М., Земан З. (2010) „*Увод у социологију одрживих заједница*“ Центар за истраживање интегралне одрживости и одрживог развоја – Институт друштвених знаности Иво Пилар Загреб стр.64-69

²⁵⁶ Вуконић, Б., Кеча, К., (2001) „*Туризам и развој*“ Микрорад и Економски факултет Загреб стр.172

²⁵⁷Walter, Hunziker, (1961) „*Human relations in the Tourist Development Aid*“ *Revu de tourisme*, Bern no.3 према Вуконић, Б., Кеча, К., (2001) „*Туризам и развој*“ Микрорад и Економски факултет Загреб стр.173

у интересу повећања профита у неким срединама пораст криминала и проституције постају прихватљива цена побољшања општих услова живота.

Треба свакако нагласити, да поред негативних импликација, развој туризма и присуство туриста на дестинацији подразумева и бројне позитивне, неекономске користи за локалне заједнице. Највећа вредност коју развој туризма доноси у социолошком смислу је размена искустава и међусобно разумевање људи пореклом из различитих култура, **посебно ако се развија у контролисаним одрживим границама**, тако да је усмерен на преношењу обостраних аутохтоних вредности нереметећи њихову постојаност под утицајем економских интереса.

Развој висококвалитетне наутичке туристичке понуде, попут оне у марици Порто Монтенегро, доноси низ промена у социјалном амбијенту мале туристичке дестинације, у земљи у развоју, какав је Тиват. Позитивни ефекти се углавном огледају у: расту запослености (Тиват је општина са најмањом незапосленошћу у Црној Гори), побољшању квалитета живота домицилног становништва, оживљавању традиционалних делатности попут маслинарства и производње уља и аутохтоних прехранбених производа, усвајању нових знања из делатности везаних за савремени наутички туризам и сл., утиче на диверзификацију социјално професионалне структуре становништва и др. Са друге стране присуство висоплатежне категорије туриста на наутичким туристичким пловилима велике вредности, у односу на раније доминантно заступљене туристе из региона приближно истог социјалног статуса, уноси одређени несклад у социјални амбијент овог места. Негативна манифестација конфликта, коју производи сусрет различитих категорија друштвених класа, огледа се са једне стране у тзв. „психолошкој резистенцији“ једног дела локалног становништва у виду генералног одбијања вредности које доноси развој наутичке туристичке понуде, док с друге стране постоји део локалног становништва који руковођен економским мотивима толерише неке пратеће негативне појаве попут раста криминала и проституције.

Имајући у виду да је истраживање утицаја на социјални амбијент локалног становништва генерално ретко истраживана тема, као и да је Тиват посматрано из перспективе развијености туристичке дестинације од неразвијене, захваљујући пре свега развоју наутичке туристичке понуде у последњих десет година, постао препознат као

дестинација која развија висококвалитетан туристички производ, посебну пажњу у виду засебног истраживања би требало посветити управо овом сегменту утицаја.

2.3. Утицај наутичког туризма на одрживост локалног становништва посматрано са културног становишта

У досадашњим анализама смо утврдили да су наутички туристи који долазе у Црну Гору и на источни део јадранске обале углавном пореклом из развијених земаља, те да припадају категорији туриста са вишим животним стандардом и степеном образовања од осталих. Њихови захтеви и очекивања од дестинацијске понуде су већи. Тако да је локална култура, која се презентује у виду разних природби и обилазака културних и историјских установа и споменика, део су понуде којом дестинација може остварити диферентну конкурентску предност на наутичком туристичком тржишту. Интерес за луке наутичког туризма у близини културно историјских центара на Медитерану (нпр. Монте Карло, Венеција, Дубровник, Котор и др.) је значајно већи од осталих локалитета. Раст тражње прати и раст броја заинтересованих инвеститора за изградњу наутичких туристичких капацитета у близини културно историјских центара.

Развој наутичког туризма на одређеном локалитету, посебно у виду све популарнијих тзв. „наутичких туристичких ризорта“ који представљају „град у граду“ доноси сусрет различитих култура: локалне (локално становништво), увезене (инвестициони пројекат) и туристичке (наутички туристи). Инвеститори често руковођени тржишним трендовима али и препоруком зацртаном у већини развојних планских докумената, у оквиру инвестиционих пројеката, „имитирају“ локални – аутохтони културни амбијент. Увезене културе понашања, у сценографији имитираног аутохтоног културног амбијента, за образованије категорије туриста, нису одговарајућа диферентна предност. Због тога не треба инсистирати на представљању „изграђених атрактивности као аутохтоних“. Истовремено на оригиналним културно историјским локалитетима треба обезбедити очување аутентичности места и доживљаја. Неке културноисторијске

дестинације које су, попут Венеције и Дубровника, успеле да сачувају „аутентичност места“, због прекомерног броја туриста, почињу да губе „аутентичност доживљаја“.

Према *Jafar-u Jafari-ju*, веза између различитих култура, која настаје као последица туристичких миграција становништва „никада није једносмерна улица“. Односно, са једне стране присуство туриста пореклом из различитих култура, у дужем временском интервалу, изазива промене у културном амбијенту туристичке дестинације, док са друге стране, туристи повратком у свој домицилни амбијент доносе многе идеје из културног амбијента дестинација на којима су боравили.²⁵⁸

Све човекове творевине, које се преносе са генерације на генерацију и имају трајну вредност, попут културно историјских установа, грађевина, обичаја, начина живота, вештина, гастрономије и заната представљају културно историјско наслеђе. Очуваност тог наслеђа, уз разнолике природне ресурсе, може бити кључна атракцијска основа за развој наутичког и туризма уопште посматрано. У том смислу, одрживо управљање развојем, основни је предуслов обезбеђења континуитета њихове атрактивности.

Пример „старог града Котор са подручјем Которског залива“ представља ресурс природног и културно историјског наслеђа, који се налази на УНЕСКО листи „Светске природне и културне баштине“, а на којем је као туристичком ресурсу утемељен значајан део црногорске туристичке понуде. Међутим, због стихијског управљања развојем, посебно у погледу употребе простора у заштићеном подручју, Црној Гори је стигло последње упозерење пред искључење тог локалитета са УНЕСКО-ве листе. Влада Црне Горе је припремила Акциони план мера за спровођење одлука Комитета УНЕСКО које се односе на подручје Котора, како би се зауставила даљња девастација и обезбедило санирање последица неконтролисаних градње, а све у циљу покушаја да се Стари град Котор и подручје Которског залива задрже на УНЕСКО-вој листи заштићене светске културне и природне баштине.

Которски пример указује на низак ниво свести и одговорности према већем делу културноисторијског наслеђа на црногорском делу јадранске обале. Наиме, за разлику од листе критеријума које је потребно задовољити и пратити у кандидатури за УНЕСКО

²⁵⁸Jafar, Jafari, (1985) „*Study od Tourism within the Context of the Social Sciences*“ Tourism Planing for Eightis, Edition AIAEST, Vol 19, стр.344 према Вуконић, Б., Кеча, К., (2001) „*Туризам и развој*“ Микрорад и Економски факултет, Загреб стр.173

листу светске културне и природне баштине, остали део културно историјског наслеђа је у још мањој мери са нижим степеном одговорности праћен и очуван.

Према Светској туристичкој организацији *WTO* „Одрживи туристички развој треба да има за циљ да задовољи потребе туриста и њихових домаћина штитећи и унапређујући развојне могућности. У оквиру истог потребно је управљати ресурсима на начин да економске, социјалне и естетске потребе буду остварене тако да се одржи **културолошки интегритет**, основни еколошки процеси, биолошка разноликост и системи на којима почива живот“.²⁵⁹

Предност развоја наутичког *јахтинг* туризма лежи управо у могућности задовољења потреба наутичких туриста, без угрожавања одрживости културно историјског наслеђа као једног од најзначајнијих развојних туристичких ресурса. За разлику од наутичког *јахтинг* туризма, наутички *крузинг* туризам већ производи конфликтне ситуације на локалитетима културно историјског наслеђа високе вредности и осетљивости (попут Венеције и Дубровника), тако да се на тим дестинацијама усвајају и спроводе мере које имају за циљ ограничење на дневном нивоу броја крузера и туриста са њих. Односно, досадашње искуство показује да потребе и очекивања туриста на јахтама не угрожавају, већ афирмишу очување аутохтоног културног амбијента дестинације.

Коначно, испитивање ставова *stakeholdera* (Прилог 1.) по питању утицаја развоја наутичког туризма, посматрано са социјалног становишта, на дестинацију у којој се развија, указује на то да већина (62 од 116) испитаника мисли да је тај утицај позитиван, док њих 46 мисли да је умерен, свега двоје од 116 је заузело став да је тај утицај негативан. Истовремено, на питање: „*Какав је утицај наутичког туризма на дестинацију у којој се развија посматрано са културног становишта?*“, већина (64 од 116) испитаника мисли да је тај утицај умерен, односно условљен односом према културно-историјским добрима, док њих 50 мисли да ће тај утицај бити позитиван. Свега два учесника у испитивању мисли да ће развој наутичког туризма негативно утицати на културни амбијент дестинације у којој се развија.

²⁵⁹ ИТЗ, (2006) „*Планирање одрживог туризма заснованог на баштини и природном наслеђу*“ Институт за туризам Загреб стр.1

Емпиријско истраживање уз резултате теренског испитивања, указује на то да наутички туризам који се развија и прати у оквиру јасно дефинисаних одрживих граница, неће угрозити социо-културни амбијент дестинације у којој се развија, већ поседује капацитет да га под одређеним условима и унапреди.

ОСМИ ДЕО

ЕКОЛОШКА ОДРЖИВОСТ РАЗВОЈА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ЦРНОЈ ГОРИ

1. Истраживање утицаја развоја наутничког туризма на стање животне средине

Еколошка интелигенција повезује когнитивне вештине са емпатијским односом према целокупном животу. Као што су социјална и емоционална интелигенција изграђене на способности да се разумије положај других људи, поистовети са њима и покаже одговарајућа забринутост, еколошка интелигенција проширује тај капацитет и на све остале природне системе.²⁶⁰

Иако се еколошка одрживост развоја наутничког туризма разматра као последњи од три сегмента - стуба одрживог развоја, еколошки интелигентан приступ подразумева да се питањима животне средине не приступа као закаснелој мисли тек након што се размотре основна економска питања попут изградње нових капацитета, запослења и раста излазних користи, већ се животна средина мора перципирати као фундамент планирања будућих процеса.²⁶¹

Развој црногорског наутничког туризма, посматран из угла животне средине, подразумева одређене активности у природи које, иако се воде као оправдане и друштвено корисне, увек доводе до нарушавања постојеће природне равнотеже. Утицај развоја овог сегмента туристичке понуде на животну средину манифестује се кроз промене у природи које изазава:

- изградња наутничких туристичких капацитета;
- повећано присуство наутничких туристичких пловила у дестинацијском морском екосистему;

²⁶⁰ Goleman, D., (2009) „*Ecological Intelligence*“ Broadway Books – New York, стр.44

²⁶¹ Harris, J., (2009) „*Економија животне средине и природних ресурса*“ Институт за глобални развој и животну средину, Универзитет Туфтс, (издавач у Србији Датстатус Београд), стр.29

- акцидентне ситуације у прихватним наутичким туристичким капацитетима и на мору.

Изградња наутичких туристичких капацитета производи различите утицаје у природном окружењу, како у фази изградње објеката, тако и касније приликом њихове експлоатације. Фаза изградње представља привремени утицај на окружење, док фаза експлоатације има трајни утицај на окружење, односно све до промене намене тог простора. Током изградње наутичких туристичких капацитета доминантно негативан утицај на природно окружење се манифестује првенствено у виду заузимања простора, трајног уништења и фрагментације биљних и животињских врста, загађења воде и ваздуха, повећања нивоа буке и промени визуелно-естетског доживљаја посматраног простора. Фаза експлоатације, након изградње, повезује неповољне утицаје развоја наутичког туризма у самим капацитетима и спољашњем морском екосистему. Основне претње по природно окружење током експлоатације потичу од: изливања нафте и нафтних деривата са пловила, хемијских средстава која се користе за прање пловила, хемијских средстава којима се премазује дно пловила у циљу заштите од алги, повећања количина комуналног отпада са пловних објеката, испуштања отпадних вода са пловила директно у море, повећања нивоа буке у подморју због рада моторних бродских погонских уређаја, моторних издувних гасова који повећавају ниво загађења ваздуха, промене морског седимента изазване радом пропелера погонских уређаја и др.

Уношења страних инвазивних врста из других мора у баластним водама и на сидрима све чешћа је појава и у нашем мору. Под инвазивним врстама које се појављују у једном екосистему, а потичу из другог, мисли се на оне врсте које могу драстично да поремете регулаторну функцију екосистема. Најчешће до ове појаве долази ако у новом екосистему не постоје природни предатори за увезене врсте, тако да се оне размножавају у огромном броју чиме ремете ланац исхране и потискују аутохтоне врсте.²⁶²

Присуство великог броја пловила, у ограниченом простору дестинацијског акваторија, изазива негативне промене у естетском доживљају природног окружења, као једном од основних ресурса на којем се развија укупна туристичка понуда.

²⁶² Сакс, Ц., (2014) „Доба одрживог развоја“ ЦИРДС-Центар за међународну сарадњу и одрживи развој, Београд стр.426

Акцидент (несрећа - инцидент) за разлику од категорије „катастрофе“ представља изненадну и непосредну опасност по живот и здравље људи на одређеном подручју, коју друштвена заједница погођена том ситуацијом може сама сопственим снагама и средствима да отклони.²⁶³ Акцидентне ситуације у наутичком туризму представљају несреће које су резултат хаварије или дејства више силе у прихватним капацитетима или и на пловилима. У прихватним капацитетима акцидентне ситуације су могуће како у фази изградње (изливање нафте из грађевинске оперативе, обрушавање ископног материјала у море, изливање фекалних вода из привремених тоалета и др.) тако и у фази експлоатације (изливање нафте приликом утакања у пловила, несреће изазване грешкама у маневрисању пловилима или у случају неконтролисаног одвезивања пловила, изливањем хемијских средстава за прање пловила у акваторијум марине, изливањем фекалних и других отпадних вода са пловила, пожар на лучким постројењима или пловилима и др.). Акцидентне ситуације које уз животну средину угрожавају живот и здравље људи могуће су и ван наутичких туристичких прихватних капацитета најчешће као резултат хаварија на пловилима изазваних сударом пловила, превртањем, насукивањем, пожаром, продором воде у труп пловила и др.



Слика 16. Заштита животне средине у акцидентној ситуацији пожар на јаhti²⁶⁴

²⁶³ Влада Црне Горе (2015) „Национална стратегија за ванредне ситуације“ ВЦГ МУП – Сектор за ванредне ситуације и цивилну безбједност, Подгорица, -стр.7

²⁶⁴ Фотографије УПС Бар настале приликом заједничке интервенције на гашењу пожара на јаhti-катамарану у тиватском заливу, Управе поморске сигурности, Морнарице Војске Црне Горе и Службе заштите Тиват и Кртоли а све у складу са Националним планом за хитно деловање.

Еколошки интелигентан приступ подразумева правовремено антиципирање проблема заштите животне средине у циљу обезбеђења одрживости будућег развоја. Јасно дефинисане мере за спречавање, смањење или отклањање штетних утицаја које развој наутичког туризма производи у животној средини, треба применити у свим фазама, од планирања и пројектовања, преко изградње до експлоатације. Само пуна примена мера заштите животне средине предвиђених законом и другом нормативном регулативом, стандардима, процедурама и препорукама струке, колико год то отежавало реализацију пројеката посматрано из угла инвеститора, обезбеђује предуслове који обезбеђују одрживост развоја.

2. Мере за спречавање, смањење или отклањање штетних утицаја на животну средину од развоја наутичког туризма на црногорском делу Јадрана

Туристи наутичари, који свој одмор проводе на пловилима намењеним спорту и разоноди, изузетно цене дестинације које имају развијену потребну инфраструктуру, али и очувано приобаље и обалу са природом каква је некад била. У циљу обезбеђења одрживости, мере за спречавање или смањење штетних утицаја на животну средину од развоја наутичког туризма потребно је спроводити од самог почетка односно планирања и пројектовања будућег развоја, током изградње наутичких туристичких капацитета и коначно приликом њихове експлоатације.

У фази планирања и пројектовања било којег од прихватних наутичких капацитета (марина, привезиште, сидриште и др.) правилан одабир локације, један је од основних предуслова будуће одрживости. У одабиру локације може се применити метода вишекритеријумске оптимизације. Одабир локације по овом моделу представља избор најбоље варијанте према резултатима поређења основних критеријума: критеријум утицаја на околину, економски критеријум, критеријум безбедности и сигурности пловидбе, критеријум процене погодности локације и др. Први и најзначајнији критеријум везан за процену утицаја на околину одражава тежњу да се одабиром локације што мање поремети природна равнотежа. Оцене угрожености еколошког амбијента за посматране

локалитете се крећу од 1 – велика еколошка претња, 2 – умерена, 3 - мала, 4 - не постоји еколошка претња и 5 – за марине које ће кроз оплемењивање позитивно деловати на простор у коме се граде.²⁶⁵

Табела 35. Вишекритеријумска анализа локалитета за изградњу прихватних наугичких туристичких капацитета на црногорској обали Јадрана-

ЛОКАЛИТЕТ	Угрожавање екол. сред	Очување друг. рес.	Наугички услови	Маритимни услови	Изводљивост пројекта	Погодност локације
Рт Кобила	3	4	4	2	2	5
Њивице	3	4	2	2	3	4
Мељине	2	3	2	3	3	3
Зеленика	2	3	2	3	3	3
Кумбор	2	3	4	3	3	3
Котор	1	2	3	4	4	4
Прчањ	1	3	2	4	3	3
Тиват П.М.	1	3	5	4	4	3
Тиват Бонићи	1	3	2	4	3	3
Бигово	3	5	4	2	2	2
Будва	2	2	3	3	4	4
Св. Никола	3	3	2	3	3	3
Буљарица	3	3	3	1	3	2
Бар	3	4	5	3	4	3
Лиман	3	3	4	1	3	2
Порт Милена	2	3	2	3	3	3
Ада Бојана	2	3	1	1	3	5

Извор: Томовић С. (2007) „Вишекритеријумска оптимизација локација марина на црногорском приморју“ Водопривреда (0350-0519, 39) стр.70

²⁶⁵ Ибид стр.67-69

Локалитети који се налазе у Бококотрском заливу, првенствено због спорије иземене вода од оних на отвореном мору, али и због свих других специфичности које се односе на природни амбијент залива, представљају зоне изузетне еколошке осетљивости за било који вид градње којом се нарушава постојећа природна равнотежа. Са друге стране, због физичке заштићености залива, ови локалитети имају повољне наутичке и маритимне услове, што значајно поправља оцену изводљивости пројекта и погодности локације. Обзиром да су у заливу већ у завршној фази реализације три велика пројекта изградње наутичких туристичких капацитета (Тиват Порто Монтенегро, Кумбор и Мељине) са преко 1000 нових везова, потребно је редефинисати планска документа и што пре утврдити мере којима ће се смањити или отклонити потенцијални штетни утицај прекомерног броја пловила, у овом еколошки изузетно осетљивом простору.

Приликом редефинисања планских докумената, везаних за наутичке туристичке капацитете, потребно је објективно сагледати постојеће стање и стварни број везова (посебно у Бококотрском заливу), како се кроз планирање нових капацитета не би коначно и неповратно угрозила будућност туризма на овој дестинацији. Смањење или отклањање штетног утицаја прекомерног броја пловила, у фази планирања и пројектовања, могуће је, између осталог, регулисати и применом рестриктивног приступа у дефинисању пловних путева, дозвољених брзина кретања пловила и сидришта ван лука наутичког туризма, посебно у Бококотрском заливу. На тај се начин, уз пуну контролу и примену нормативне регулативе, од стране надлежних служби, обезбеђује минимална угроженост слободних природних простора ван већ готових лука наутичког туризма.

У фази изградње наутичких туристичких капацитета, морају се поштовати мере заштите животне средине прописане пројектном техничком документацијом и Елаборатом о процени утицаја на животну средину. Пре почетка изградње, извођач радова дужан је обавестити заинтересовану јавност о почетку изградње и могућим утицајима на околину, као и конзерваторске установе у случају наиласка на археолошка налазишта. Изградња се мора вршити током дана, у временски дозвољеним периодима, на начин да бука са градилишта не прелази дозвољене вредности.

Такође, потребно је предузети све мере како би се спречило расипање и разношење грађевинског материјала који угрожава околну животну средину (воду, ваздух и

земљиште). Материјал из ископа, који се не користи у даљњој изградњи, може се одлагати на само за то дозвољеним планираним површинама. Сви хигијенски објекти на градилишту морају имати прописан систем одвођења фекалних вода. Радови у мору, морају се изводити тако да минимално оштећују морске организме и седимент ван захвата градње. Бетонске елементе који се могу извести на копну треба готове уграђивати, како би се смањила потреба за извођењем бетонских радова у мору. Коначно, извођач радова је дужан да пре и током изградње поштује важећу нормативну регулативу везану за заштиту животне средине, заштиту на раду и изградњу објеката. У случају акцидента током изградње, који угрожава животну средину, извођач је дужан обезбедити средства за смањење штетног утицаја и обавестити надлежне службе заштите.²⁶⁶

Током фазе експлоатације изграђених наутичких туристичких капацитета, потребно је обезбедити редовно праћење стања животне средине, како би било могуће извршити поређење са „нултим стањем“ утврђеним пре њихове изградње и пуштања у рад. У прихватним капацитетима треба обезбедити опрему за прикупљање отпадних вода и комуналног отпада са пловила, као и њихов даљњи третман. Посебну пажњу треба посветити опасном отпаду са пловила попут истрошених уља и мазива, старих батерија и акумулатора, преосталих антиалгицидних боја и других токсичних материја, које се у складу са законом морају прикупљати, одлагати и третирати на прописан начин. Потребно је обезбедити одговарајуће сервисне капацитете у којима ће се на еколошки безбедан начин вршити поправке пловила. Истовремено, све надлежне службе морају бити оспособљене како би спречиле и правовремено санкционисале непрописно одлагање отпада и изливање отпадних фекалних и других садржаја са пловила у акваторијум лука и ван њих. Службе заштите и луке наутичког туризма морају обезбедити одговарајућу опрему (мобилне бране, хемијске супстанце дисперзанте и абсорбенте за сакупљање нафтних деривата, ватрогасна средства и сл.) како би на одговарајући начин интервенисали у случају акцидента у лукама и ван њих. У случају да се током праћења стања (тзв. постпројектна процена утицаја на животну средину), утврди да постојећа решења и капацитети на било који начин угрожавају одрживост целокупног екосистема

²⁶⁶ СЕС (SES-Smart Enviroment Solutions) „Елаборат о процјени утицаја на животну средину Марине са обалним шеталиштем на УП 5 и Л2 у захвату ДУП-а И ДСЛ Сектор 36 пројекта Луштица Беј“ стр.97-100

потребно је у оквиру законом дефинисаних надлежности одредити и применити санационе мере за отклањање штетног утицаја.

2.1. Дефинисање индикатора стања и праћење утицаја развоја наутичког туризма на животну средину

Процес развоја наутичког туризма на црногорском делу Јадрана, у циљу обезбеђења дугорочне одрживости, подразумева организацију и успостављање програма праћења утицаја и стања животне средине. Да би се успоставио један такав програм потребно је на почетку дефинисати тзв. „нулто стање“, којим ће се одредити почетне вредности мерљивих сегмената животне на основу којих ће се пратити њихово кретање у свим фазама развоја.

Праћење се врши у односу на унапред дефинисане, научно утемељене индикаторе стања животне средине. Као што је већ речено, у Европској унији се примењују тзв. компаративни индикатори одрживог туризма, засновани на систему кодирања којим се утврђују граничне вредности за сваки индикатор, а на основу којих се стање развоја туризма оцењује као: критично, подношљиво и одрживо. Резултати досадашњег истраживања поакзују да је нулто стање појединих индикатора већ значајно изнад препоручених вредности, те је самим тим критично и у тзв. „црвеној зони“ што захтева спровођење санационих радова и пре почетка било какве изградње. За оне категорије за које су прекорачења мања или спадају у ред посебно осетљивих (жута зона) треба на почетку обезбедити примену одговарајуће превентивне мере заштите.

У поступку дефинисања индикатора разликују се различити приступи, који се могу систематизовати тако што се одреде општи индикатори стања животне средине попут: *коришћења земљишта за изградњу* (однос укупне површине земљишта предвиђеног за туристичку изградњу и његовог дела на коме је изградња већ реализована); *промене у намени коришћења земљишта* (сматра се алармантна свака трансформација пољопривредног и земљишта друге намене у степену већем од 2% током пет година); *доласци туриста према врсти транспорта* (значајан је показатељ потенцијалне

саобраћајне загушености, нивоа буке и квалитета ваздуха). Поред претходних препоручује се праћење и других индикатора утицаја наутичког туризма на животну средину попут коришћења обновљиве енергије, потрошње питке воде, степена пречишћавања отпадних вода, нивоа буке и аерозагађења, степена стварања и прераде чврстог отпада и др.²⁶⁷

Постоје и специфични индикатори, помоћу којих се такође прати стање животне средине. Примера рад у црногоском делу Јадрана могуће је пратити стање животне средине помоћу *биоиндикатора* у које спадају разне врсте алги и других морских организама. Тако нпр. неколико врста алги које су заступљене у Бокоторском заливу попут *Enteromorpha compressa*, *Ultoix implexa*, *Phromidim sp i Hydroceleum sp.* цветају у еуторофним условима, односно на местима где је повишен ниво нутријената, најчешће као последица дотока отпадних вода. Дobar природни биоиндикатор стања животне средине је и морска трава *Posidonia oceanica*, која се сматра изузетно важном за опстанак морског екосистема, а изузетно је осетљива на све врсте загађења, те је због рапидног опадања заступљености на целом Медитерану проглашена угроженом врстом. Поред биљних биоиндикатора постоје и други морски организми који се користе за праћење стања животне средине. Шкољка *Mytilis galloprovincialis* може такође бити коришћена као биоиндикатор загађења мора. Код ових организама је изражена биоакумулација неких токсичних супстанци (попут арсена, тешких метала и др.), тако да се стање животне средине прати мерењем њихове концентрације у ткивима тих организама. Уз биоиндикаторе у виду морских организама, за праћење стања животне средине користе се и микробиолошки параметри као индикатори загађења. Ту се пре свега мисли на: *totalne koliforme, fekalne koliforma, E.coli i fekalne streptokoke*.²⁶⁸

²⁶⁷ Јагдић, В. (2012) „Туризам и одрживи развој“ Факултет за спорт и туризам Нови Сад стр.64

²⁶⁸ Институт за развој и истраживања, (2013) „Елаборат у процјени утицаја на животну средину проширења марине Порто Монтенегро са пратећим објектима“ Завод за екологију, Подгорица, стр.24-44

2.2. Нормативна регулатива и надлежни органи који обезбеђују заштиту животне средине у свим фазама развоја црногорског наутичког туризма

Применом мера, норматива и стандарда из следећих законских и подзаконских аката, Црна Гора настоји да регулише питање заштите животне средине у току планирања, изградње и експлоатације наутичких туристичких капацитета:

- Закон о животној средини (Службени лист РЦГ бр.052/16 од 9.08.2016.)
- Закон о заштити природе (Службени лист РЦГ бр. 054/16)
- Закон о процени утицаја на животну средину (Службени лист РЦГ бр.080/05; 040/10; 073/10; 040/11; 027/13 и 052/16)
- Закон о јахтама (Службени лист РЦГ бр.046/07; 73/10;40/11 и 42/15)
- Закон о заштити мора од загађивања са пловних објеката (Службени лист РЦГ бр.20/11)
- Закон о водама (Службени лист РЦГ бр.27/07; 32/11 и 47/11)
- Закон о управљању отпадом (Службени лист РЦГ бр.064/11 и 039/16)
- Закон о заштити и спашавању (Службени лист РЦГ бр.13/2007; 5/08 и 32/11)
- Закон о заштити од буке у животној средини (Службени лист РЦГ бр.28/11; 28/12 и 01/14)
- Закон о лукама (Службени лист РЦГ бр. 51/08 и 27/013)
- Закон о сигурности поморске пловидбе (Службени лист РЦГ бр.62/013)
- Закон о заштити ваздуха (Службени лист РЦГ бр.25/010 и 40/011)
- Закон о уређењу простора и изградњи објеката (Службени лист РЦГ бр. 33/014)

Закон о животној средини уређује: принципе заштите животне средине и одрживог развоја, односе субјеката и инструмената заштите животне средине, учешће јавности у питањима везаним за животну средину и друга питања од значаја за животну средину (члан 1). Циљ је да се обезбеди интегрисано управљање заштитом животне средине у

функцији одрживог развоја. Као први од дванест принципа заштите животне средине, у члану 5 овог закона, наведен је *принцип одрживог развоја*, тако да се као императивна норма уводи заштита животне средине и остваривање одрживог развоја приликом усвајања стратегија, планова, програма и прописа на свим нивоима од Скупштине Црне Горе, преко Владе до јединица локалне самоуправе. Осталих једанест принципа заштите животне средине у оквиру члана 5 су: принцип интегралног приступа, принцип очувања природних ресурса (природни ресурси користе се тако да се обезбеди очување вредности геодиверзитета, биодиверзитета, заштићених природних добара и предела), принцип сарадње (на свим нивоима од интернационалног до локалног, преко надлежних институција, од националних до локалних), принцип загађивач плаћа (загађивач или његов правни наследник су дужни да сnose трошкове и отклоне штету коју су проузроковали у животној средини), принцип корисник плаћа (свако ко користи природне ресурсе мора да плати цену за њихово коришћење и рекултивацију простора), принцип обавезног осигурања (потенцијални загађивач мора бити осигуран од одговорности за штету од могућег загађења), принцип превенције (свака активност мора бити тако планирана и спроведена да се ограничи утицај на животну средину на самом извору загађења), принцип предострожности (пре захвата спровести све процедуре за оцену очекиваних утицаја, одустаје се од захвата ако се научно докаже штетност утицаја његове реализације, чак и када нема научних доказа не сме се одлагати предузимање мера у циљу заштите животне средине и самим тим здравља људи), принцип супсидијарне одговорности (држава отклања последице у циљу смањења штете од загађења животне средине када је загађивач непознат или ако је узрок ван територије државе), принцип примене подстицајних мера (подстичу се оне делатности и активности које спречавају загађење или се крећу у дозвољеним одрживим границама), и коначно принцип приступа информацијама и учешћа јавности (свако има право да буде обавештен о стању животне средине и да учествује у поступку доношења одлука чије спровођење може да утиче на њено стање). У складу са овим законом, Агенција за заштиту животне средине је орган управе који: издаје дозволе, врши мониторинг, израђује анализе и извештаје, врши инспекцијске послове, обезбеђује комуникацију са међународним организацијама и јавношћу и друге послове.²⁶⁹

²⁶⁹ Закон о животној средини-Службени лист Црне Горе 052/16

Документи одрживог развоја и заштите животне средине усвојени у складу са овим законом су: Национална стратегија одрживог развоја, Стратегија о климатским променама (доноси је Влада на период од 5 година, садржи стратешки оквир за прилагођавање климатским променама и акциони план са мерама за додатно смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште), Стратегија нискокарбонског развоја (доноси је Влада на период од 30 година и са њом се морају ускладити остали планови, стратегије и програми од значаја за климатске промене), Национални план борбе против дезертификације (доноси такође Влада, циљ је да се обезбеди смањење дезертификације и загађења земљишта), Локални планови заштите животне средине (доноси их локална скупштина на период од четири године, везани су за краткорочне и дугорочне мере заштите, укључујући визију будућег развоја, субјекте задужене за спровођење мера и др.).²⁷⁰

Обзиром на тему рада-дисертације документи које посебно издвајамо, - Стратегија заштите морске средине и Национална стратегија управљања обалним подручјем. Стратегијом заштите морске средине треба да се дефинишу принципи, циљеви и мере за достизање доброг еколошког стања морске средине и заштиту њених ресурса, као и програм мониторинга морске средине. Ова стратегија, коју Влада усваја на период од десет година, као део активности у поступку Европских интеграција, подразумева и извештај који надлежно министарство доставља сваке треће године Влади и Европској комисији. Са Стратегијом заштите морске средине мораће бити усклађене и остале секторске стратегије, политике, развојни планови и програми. Национална стратегија управљања обалним подручјем садржи стратешке циљеве, мере и смернице за интегрално управљање копном и морском средином обалног подручја Црне Горе. У оквиру стратегије усвојен је и Акциони план, којим се дефинишу мере за остваривање стратешких циљева, надлежни органи и лица задужена за њихово спровођење, као и рокови. Надлежно министарство је задужено за координацију спровођења и припрему извештаја који се доставља Влади и Националном савету за одрживи развој, климатске промене и интегрално управљање обалним подручјем. Закон даље уређује начин спровођења мониторинга стања животне средине, успостављање информационог система и обавезе достављања потребних података за заштиту животне средине, израду катастра загађивача, информисање јавности и др. Законом су дефинисани и надзор, као и одговорности за

²⁷⁰Ибидем

штету у животној средини и начин пружања активности у циљу санирања последица. За разлику од Закона о заштити животне средине из 2008. године, законско решење из 2016. године утврђује и казне у износима од 2000 до 40000 €.²⁷¹

Закон о заштити природе има за циљ да обезбеди нормативну заштиту природе, између осталог и кроз усклађивање људских активности, економских и друштвених развојних планова, програма и пројеката са одрживим коришћењем обновљивих и рационалним коришћењем необновљивих природних вредности и ресурса, ради њиховог трајног очувања (члан 3). У контексту одрживости развоја, законом се утврђују смернице и услови за заштиту природе, кроз просторно планску документацију, развојне програме, програме управљања природним ресурсима, концесионе документе и др. Стратегије, просторни планови, планови објеката привременог карактера, стратешки планови и др., морају садржати смернице и услове заштите природе, а уколико се неки од ових докумената односи на море орган управе захтева од Института за биологију мора (Котор) мишљење о условима и смерницама заштите природе (члан 18). Закон у даљем тексту уређује област везану за заштићена подручја, подручје еколошке мреже, као и процедуру везану за поступак израде и оцене стратешке процене утицаја на животну средину, појединих планова, програма и пројеката. Међутим, законом је кроз форму утврђивања преовлађујућег јавног интереса и компензаторне мере створена могућност спровођења и оних пројеката чију је стратешку процену утицаја на животну средину надлежна комисија оценила негативно. На тај начин се делимично релативизује ауторитет струке у поступку заштите природних ресурса. Односно, остављена је могућност реализације и оних пројеката који су супротни одрживом развоју. Закон уређује и област надзора над спровођењем закона као и казнену политику у распону од 2000 до 40000 €.²⁷²

Закона о јахтама, такође третира проблем заштите животне средине у наутичком туризму. Тако нпр. члан 33 гласи: *„Јахти уписаној у регистар, као и страниј јахти која борави у водама Црне Горе, забрањено је испуштање и бацање у море уља и зауљених вода, отпада и смећа, као и било којих других материја које загађују животну средину. Заповједник или водитељ јахте је обавезан да одмах обавјести орган управе да је дошло од испуштања у море уља и зауљене воде, отпада и смећа, као и било које друге материје*

²⁷¹Ибидем

²⁷² Закон о заштити природе -Службени лист Црне Горе 054/16

које загуђују животну средину, са тачном позицијом јахте. Прање палубе и вањске површине јахте дозвољено је само уколико се користи слатка вода и биоразградиви детерџент који није штетан за морску средину. Јахта уписана у регистар, као и страна јахта која борави у водама Црне Горе, мора посједовати средства за спријечавање загађења мора уљима и зауљеним водама, отпадом и смећем, као и spremнике за њихово складиштење, који ће се испразнити у одговарајућој опреми за прихват на обали према одредбама Међународне конвенције о спречавању загађивања животне средине с бродова – MARPOL, Конвенције о заштити морске средине и приобалног подручја Средоземља и Међународне конвенције о цивилној одговорности за штету изазвану загађењем нафтом и на начин како је то регулисано прописима Црне Горе. Посада и путници на јахти уписаној у Регистар, као и страниј јахти која борави у водама Црне Горе морају бити упознати са инструкцијама о спрјечавању загађења мора уљима и зауљеним водама, отпадом и смећем из става 1 и 2 овог члана закона“.

Поред претходне основне законске регулативе, из пете категорије, постоји још читав низ уредби, правилника и других мера којима се додатно детаљно регулише заштита животне средине у црногорском наутичком туризму а детаљно су обрађени у шестом делу рада (тачка 6.).-

Службе које су у Црној Гори надлежне за праћење стања животне средине, контролу примене прописа из предметне нормативне регулативе и хитно деловање у складу са Националним планом су:

- Управа поморске сигурности Црне Горе преко Одељења за заштиту мора од загађења са бродова обавља послове везане за заштиту мора од загађења: спровођење Националног плана за хитно деловање у случају загађења мора са бродова, праћење и примену националних и међународних прописа из области заштите мора од загађења са пловних објеката, организацију активности са Регионалним центром за хитне интервенције код изненадног загађења мора са пловних објеката за подручје Медитерана (REMPEC – *The Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean*), сарадњу са међународном

поморском организацијом (ИМО – International Maritime Organization) код спровођења међународних уговора и конвенција и др.²⁷³

- Лучке капетаније Котор и Бар;
- Агенција за заштиту животне средине;
- Пловна јединица МУП-а Црне Горе;
- Морнарица Војске Црне Горе;
- општинске службе заштите и спасавања;
- Управа за инспекцијске послове;
- општинске комуналне инспекције и др.

Ефикасност и ефективност система управљања заштитом животне средине зависи првенствено од државних органа задужених за област заштите животне средине, али и од свих осталих учесника заинтересованих за ту област попут локалних управа, научних и стручних организација, невладиних организација, грађана и њихових удружења, предузећа, професионалних организација и др.²⁷⁴

У пракси се све више примењују и добровољни инструменти управљања заштитом животне средине, кроз примену стандарда заснованих на концепту одрживог развоја. Примена међународних стандарда за заштиту животне средине (из серије ISO 14001) организацијама (свим учесницима у послу) пружа могућност да под контролу ставе утицаје на животну средину својих активности, производа и или услуга. Разлози за примену стандарда ISO 14001 су: све строжији закони о животној средини, развој економских и других мера за унапређење животне средине, општи пораст бриге заинтересованих страна за питања животне средине, унапређење квалитета живљења и коначно одрживи развој као тежња да се кроз усклађен развој обезбеди заштита животне средине садашњих и будућих генерација.²⁷⁵

²⁷³ Доступно на интернету: <http://www.pomorstvo.me> (9.07.2017)

²⁷⁴ Максин, М., Пуцар, М., Кораћ, М., Милијић, С., (2009) „Менаџмент природних и културних ресурса у туризму“ Универзитет Сингидунум Београд, стр.250

²⁷⁵ Хелета, М. (2010) „Пројектовање менаџмент система животне и радне средине“ Универзитет Сингидунум Београд, стр.28

Коначно, испитивање ставова *stakeholdera* (Прилог 1.) показује да насупротив, претходно углавном позитивном ставу, везано за утицај развоја наугичког туризма на економију и социо-културни амбијент дестинације, половина испитаника (њих 58 од 116) мисли да ће тај утицај, посматрано с еколошког становишта, бити негативан. Друга половина испитаника има умереније мишљење, условљено углавном поштовањем принципа одрживости код развоја наугичке туристичке понуде, којим се неће нарушити природна равнотежа на дестинацији. Значајно је напоменути, да код овог, као и код претходних питања постоје разлике у ставовима појединих категорија испитаника (Прилог 1. SPSS – анализа података), тако нпр. испитаници пореклом из земаља Европске уније имају умеренији став, везан за утицај на еколошки амбијент, што се може тумачити као последица вишег степена еколошке одговорности и уређене регулативе система у којима послују, где већ дуго година законодавном и образовном политиком дестимулишу развој који производи штетне последице по животну средину. Истовремено, испитивање је показало да већина (њих 84) испитаника познаје све или неке од критеријума за добијање „*плаве заставице*“ у марилама, као једног од симбола поштовања принципа одрживости у организацији и функционисању луке наугичког туризма. То говори у прилог раније утврђеном ставу да је у наугичком туризму присутан висок степен еколошке одговорности, како на страни тражње, тако и на страни понуде.

На крају овог дела дисертације, на основу емпиријског истраживања и теренског испитивања, може се закључити да развој наугичког туризма у Црној Гори носи ризик штетног утицаја на природно окружење по више основа. Због тога је, у свим фазама развоја, потребно обезбедити праћење стања и поштовање строгих принципа заштите животне средине кроз примену јасно дефинисаних мера за спречавање, смањење и отклањање штетних утицаја. Само ће на тај начин, природни ресурси Црне Горе, који су изузетан потенцијал за развој и функционисање наугичке туристичке понуде, бити од једнаке користи и будућим генерацијама.

ЗАКЉУЧАК

Атрактивни и очувани природни ресурси основни су потенцијал досадашњег и будућег развоја црногорског туризма. Стратешко одређење државне економске политике почива управо на развоју туризма као једног од виталних сегмената националне економије. Самим тим, заштита ресурса на којима почива развој црногорског туризма од посебног је значаја за ову малу европску државу.

Туристичко, као и већина других тржишта данас, има веома динамичан карактер, који се манифестује кроз сталне промене, како на страни туристичке тражње тако и на страни понуде. Раст дискреционог дохотка и слободног времена, уз промене које се дешавају у социо-културној и демографској сфери, изазивају изразиту диверзификацију на страни тражње, што са друге стране резултира појавом неких нових видова туристичке понуде.

Савремени наутички туризам се развио управо као резултат све већег интересовања туристичке тражње за провођењем одмора на неком од туристичких пловила. Овај вид туризма, који је до сада релативно мало истраживан у Црној Гори, карактерише читав низ специфичности.

У оквиру наутичке туристичке тражње постоје две врсте потреба, једне које се везују за пловила, а друге су потребе туриста, па из тога произилази да, за разлику од класичног туризма, део услуга намењених пловилима је могуће реализовати и у одсуству наутичара. Овај сегмент туризма бележи већи индекс раста последњих тридесет година од туризма уопште посматрано, приходи који се остварују по јединици капацитета су значајно већи од оних у класичном смештају, а прати га и развој великог броја нових делатности и занимања.

Убрзани развој туризма последњих педесет година доноси економски просперитет, али и узурпацију и девастацију основних развојних ресурса. Након вишегодишње доминације концепта економског раста и развоја, и у туризму се као и у осталим сегментима друштва приступило редефинисању и промени примарне оријентације, уважавајући права и будућих генерација.

У тренутку када је развој, заснован искључиво на економским принципима, довео у питање будућност планете, концепт одрживог развоја, заснован на мудрој коришћењу и заштити ресурса, ради њихове дугорочне расположивости, постаје глобално доминантан општеприхваћен развојни концепт. Међународне институције, државе и невладине институције, у циљу успостављања одрживе будућности, усвајају читав низ норми, које обавезују све сегменте друштва да се понашају у складу са утврђеним принципима.

Успостављањем и добровољном применом међународних стандарда из области одговорног односа према окружењу, степен друштвене одговорности у развојним процесима је подигнут на још виши ниво. Пад квалитета животне средине и девастација социо-културног амбијента, до које је довео економски мотивисан развој масовног туризма, изазива пад рекреативног доживљаја и незадовољство како туриста тако и локалног становништва.

Обзиром да је очувани природни и социо-културни амбијент основни развојни туристички ресурс, неке дестинације су у том процесу трајно уништене. Примена концепта одрживог, уравнотеженог развоја, у контексту очувања основног развојног ресурса, у туризму и пратећим делатностима, због тога има посебан значај.

Црна Гора је прва у свету увела уставну одредницу „еколошка држава“, свесна управо чињенице да су изузетне и очуване природне лепоте најзначајнији развојни ресурс за заосталу националну економију. Међутим, поред формалног стратешког одредења верификованог потписивањем низа међународно обавезујућих докумената, у Црној Гори је последњих двадесет година у разним сферама дозвољен развој супротан основним принципима одрживости.

Пошто оправдавајуће околности, попут ратног окружења, међународних санкција и других, не могу обезбедити санацију и преусмеравање развојних процеса у правцу одрживости, потребно је кроз акционе планове дафинисати одговорности, како би обезбедили пуну примену развојне планске документације. Само држава као врховни регулатор може обезбедити повраћај развојних токова у оквиру одрживог коришћења постојећих ресурса, без штете за будуће генерације.

Детаљном анализом искуства земаља, које су глобални лидери у области наутничког туризма, уз уважавање развојних планова њихове дестинацијске туристичке понуде,

потврђено је да оне препознају значај и улогу наутичког туризма у контексту укупног одрживог развоја. Заједничка им је особина активна улога државе у усмеравању, праћењу и контроли развојних токова у наутичком туризму, уз успостављање међународне сарадње у циљу обезбеђења јединственог приступа у решавању наслеђених проблема и креирању одрживе будућности. Кроз детаљну анализу искуства тих земаља, у синтези са савременом теоријом потврђена је хипотеза: „*да постоји повезаност наутичког туризма и одрживог развоја, како у развијеним земљама, тако и земљама у транзицији*“.

Интензиван развој наутичке туристичке понуде у Црној Гори започет је пре десет година, више као резултат иницијативе појединих инвеститора, него планског усмеравања развојних токова. Као последица таквих процеса, данас су главни развојни пројекти у туризму на црногорском приморју, у целисти или делимично повезани са изградњом наутичких туристичких капацитета.

Висококвалитетан туристички производ, намењен богатој наутичкој туристичкој клијентели, као изграђена атрактивност, унапређује имиџ локалитета који му гравитирају, као и комплетне туристичке дестинације. Управо у оквиру тих инвестиционих захвата је изграђена или се гради већина луксузних смештајних капацитета на приморју.

Укупна црногорска туристичка понуда је сада, захваљујући тим пројектима, присутна на страницама најпрестижнијих међународних туристичких часописа, водича и интернет портала. Црна Гора постаје међународно препознатљива и као туристичка дестинација, која у оквиру понуде има производ високог квалитета, којим може задовољити очекивања и најзахтевнијих сегмената тражње. Анализом релација између развоја наутичког туризма у Црној Гори и укупног дестинацијског производа, уз синтетичку корелацију са искуством конкурентских дестинација потврђена је хипотеза „*да постоји међузависност између формирања висококвалитетног туристичког производа Црне Горе и развоја наутичког туризма*“.

Развој наутичке туристичке понуде, у последњих десет година, прати и изузетан раст статистичких показатеља у том сегменту туристичке понуде. Иако је Црна Гора у посматраном периоду била једна од најбрже растућих туристичких дестинација у свету, просечан раст у наутичком је био значајно већи, него у туризму уопште посматрано. Приходи остварени по основу директних страних инвестиција, у капацитете повезане са

наутичком туристичком понудом, значајно утичу на кретање макроекономских агрегата националне економије.

Наутички туризам је у посматраном периоду показао мању осетљивост на негативне екстерне ефекте попут глобалне економске кризе. Туристи који долазе у Црну Гору, мотивисани наутичком туристичком понудом, углавном припадају сегменту високоплатежних, са значајно већом дневном потрошњом од класичних туриста.

Поред директних економских ефеката, мерено финансијским показатељима, растом броја долазака и ноћења, овај вид туризма има значајан индиректан утицај на дестинацијску економију. Развијају се нове делатности и занимања, кроз које се поред прихода и могућности запослења у оквиру наутичких туристичких капацитета, остварују додатни приходи и отварају нова радна места. Црногорске компаније, које учествују у поступку реализације захтевних инвестиционих пројеката изградње и стављања у функцију наутичких туристичких капацитета, стичу нова знања и постају конкурентне на међународном тржишту.

Држава препознаје значај развојног потенцијала наутичког туризма за националну економију, кроз усвајање низа подстицајних мера, у циљу привлачења нових инвеститора у овај сегмент туристичке понуде. Детаљном анализом оскудне званичне статистике, уз примену индуктивно-дедуктивне методе у обради расположивих података у Црној Гори и гравитирајућем окружењу, у симбиози са јединственим ставом *stakeholders* добијеним теренским испитивањем, потврђена је и хипотеза: „*да је развој наутичког туризма значајан за одрживи развој Црне Горе и стабилан и дугорочан економски раст*“.

Промене које изазива убрзани развој наутичког туризма у Црној Гори, поред економских користи, испољавају и диферентан утицај у социо-културном и природном окружењу дестинације. Непосредни сусрет, различитих система вредности, културе, животних навика и идеологија, изазван присуством богате наутичке туристичке клијентеле на појединим микролокалитетима, може трајно променити социо-културни - амбијент конкретне дестинације.

Економске користи појединих група у локалној заједници, могу створити привидни осећај побољшања општих услова живота, којима се правдају друштвене аномалије изазване неконтролисаним развојем. Са друге стране, у делу локалног становништва, који

не ужива у бенефитима таквог развоја, јавља се психолошка резистенција која се манифестује неразумевашем и одбијањем подршке чак и оправданим развојним процесима.

Резултати истраживања показују да наутички туристи генерално имају афирмативан однос према локалном социо-културолошком интегритету, па би у поступку задовољења њихових потреба, у оквиру развојних процеса, требало управљати ресурсима тако да се обезбеди њихова социјална, еколошка и економска одрживост. Испитивање ставова учесника, у формирању наутичке туристичке понуде, показује да већина њих мисли да развој наутичког туризма неће изазвати негативне последице у социо-културном амбијенту дестинације.

Са друге стране, анализом стручне литературе, уз примену компаративног искуства развијених дестинација, закључено је, да само онај развој наутичког туризма, који се реализује у оквиру датих, јасно дефинисаних, контролираних смерница, има капацитет, да кроз побољшање економског положаја локалног становништва, водећи рачуна о очувању аутохтоних друштвених вредности, обезбеди одрживост социо-културног амбијента. На тај начин потврђена је хипотеза: *„да правилан развој наутичког туризма неће угрозити социокултурни амбијент црногорске обале“*.

Анализом компаративних предности, на основу научно дефинисаних критеријума и резултата *SWOT* анализе, утврђено је да Црна Гора располаже изузетним природним потенцијалом потребним за развој наутичког туризма. Теренским испитивањем ставова *stakeholder-a* из више земаља, утврђено је да управо Црна Гора уз Хрватску, располаже највећим потенцијалом за развој наутичке туристичке понуде на источном делу Јадрана.

Међутим, значајан део учесника у истраживању мисли да ће развој наутичког туризма произвести штетне последице у природном окружењу дестинације, посебно ако се одвија у неконтролисаним условима. Изазов креатора развојне политике управо лежи у решењу проблема, како обезбедити економски просперитет кроз развој заснован на изузетним природним ресурсима, а не угрозити њихову одрживу будућност.

Овде би требало напоменути, да је Црна Гора, управо захваљујући развоју туризма, добила шансу да кроз валоризацију природних ресурса коначно самостално обезбеди стабилан и дугорочан економски раст. Применом вишекритеријумске анализе указано је

на еколошку осетљивост појединих локалитета, на којима постоји или је планирана изградња наутичке туристичке понуде на црногорском приморју.

На основу чињенице да било који захват, ма колико он био оправдан и друштвено користан, неминовно доводи до нарушавања природне равнотеже, користећи резултате најновијих научних истраживања, уз искуства развијених земаља, дате су препоруке, којима ће се минимизирати штетни утицаји, које наутички туризам у свим фазама развоја производи у животној средини, тако да они имају карактер привременог а не трајног стања. На тај је начин у коначном потврђена и хипотеза везана за најосетљивији еколошки аспект улоге наутичког туризма у одрживом развоју Црне Горе, која гласи: *„природни ресурси Црне Горе представљају изузетан потенцијал за развој наутичког туризма само ако се користе у складу са правилима одрживог развоја“*.

Коначно, на основу свега горе наведеног, може се изнети општи закључак да изразити развој наутичког туризма на црногорском делу Јадрана, последњих десет година, не прати одговарајућа планска подршка, што значајно угрожава његову будућу одрживост. У циљеу успостављања реда, који ће обезбедити дугорочну одрживост целокупне туристичке дестинације, потребно је што пре приступити ревизији постојећих планских докумената. У том смислу предметна докторска дисертација може добити и практичну примену, као помоћ у поступку израде развојних планских докумената и регулисања односа у области наутичког туризма на црногорској обали.

ЛИТЕРАТУРА

1. АПОЛОНИО, А., (1969) „*Наутички туризам на Јадрану, са посебним освртом на Јужни Јадран*“ Међуопћински Одбор Туристичких друштава Јужног Јадрана, Дубровник.
2. АПОЛОНИО, А., (1992) „*Наутички туризам и урбани препород Боке Которске*“ Факултет за поморство, Котор
3. БАКИЋ, О. (2002) „*Маркетинг менаџмент туристичке дестинације*“ Економски факултет, Београд.
4. БАКИЋ, О., (2000) „*Маркетинг у туризму*“ Економски факултет, Београд.
5. БАКИЋ, О., (2010) „*Маркетинг у туризму*“ Универзитет Сингидунум, Београд
6. БАРТОЛУЦИ, М., ЧАВЛЕК, Н. и сарадници, (2007) „*Туризам и развој*“ Школска књига, Загреб
7. БАРТОЛУЦИ, М., ЧАВЛЕК, Н., (2007) „*Туризам и спорт*“ Школска књига, Загреб
8. БАРТОЛУЦИ, М., (2013) „*Управљање развојем туризма и подухватности*“ Школска књига, Загреб
9. ВАУМ, Т., (1995) „*Managing Human Resources in the European Tourism and Hospitality Industry*“ A Strategic Approach, Champman & Hall, London.
10. VENITEZ, М., (2002) „*Developing Marine Ecotourism for a Remote Agricultural Community: the Case of La Aldea, Gran Canaria, the Canaries, Spain*“ MBA University Las Palmas, Gran Canaria.
11. BORG, J., (2005), „*The Future Maritime Policy and the Regions Committe of the Regions*“ Comite of the Regions, Brussels
12. БОНАНЦИН, М., КРЕЗИЋ, М., (2015) „*Програми цијеложивотног учења у лукама наутичког туризма*“ Практични менаџмент (стручни часопис за теорију и праксу менаџмента) Вол.6 Бр.1.

13. ВЕЛИЧКОВИЋ, Д, БАРАЋ, С., (2009) „*Макроекономија*“ Универзитет Сингидунум, Београд
14. ВЕЉКОВИЋ, С., (2009) „*Маркетинг услуга*“ Економски факултет, Београд
15. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2000) „*Стратегија развоја туризма до 2020. године*“ Мастер план, Подгорица
16. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2008) „*Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године*“ Мастер план- ревизија, Подгорица
17. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2015) „*План посебне намјене за обално подручје*“ ВЦГ-МОРТ, Подгорица
18. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2015) „*Национална стратегија за ванредне ситуације*“ ВЦГ-МУП – Сектор за ванредне ситуације и цивилну безбједност, Подгорица
19. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2007) „*Национална стратегија Одрживог развоја Црне Горе*“, Подгорица
20. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2007) „*Просторни план подручја посебне намјене за морско добро*“ ВЦГ-Министарство економије, Подгорица
21. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2007) „*Стратегија развоја људских ресурса у сектору туризма у Црној Гори*“ ВЦГ-- Министарство туризма и заштите животне средине, Подгорица
22. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2008) „*Просторни план Црне Горе до 2020. године*“ ВЦГ-Министарство за економски развој, Подгорица
23. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2013) „*Правилник о унутрашњој организацији и систематизацији министарства саобраћаја*“ ВЦГ-Министарство саобраћаја и поморства, Подгорица
24. ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ, (2011) „*Национална стамбена стратегија Црне Горе*“ ВЦГ-МОРТ, Подгорица
25. ВЛАДА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, (2008) „*Национална стратегија одрживог развоја*“, Београд
26. ВЛАДА РЕПУБЛИКЕ ХРВАТСКЕ (2008) „*Правилник о разврставању и категоризацији лука наутичког туризма*“ Министарство туризма, Загреб

27. ВРАЧАР, Д., (1999) „*Стратегије тржишног комуницирања*“ Економски факултет, Београд
28. ВУЈАКЛИЈА, М., (1980) „*Лексикон страних речи и израза*“ Просвета, Београд
29. ВУКОНИЋ, Б., КЕЧА, К., (2001) „*Туризам и развој*“ Микрорад Д.О.О и Економски факултет, Загреб.
30. ГАЛИЧИЋ, В., ЛАШКАРИН, М., (2016) „*Принципи и пракса туризма и хотелијерства*“ Факултет за менаџмент у туризму и угоститељству, Опатија
31. GOLEMAN, D., (2009) „*Ecological Intelligence*“ Broadway Books , New York,
32. ДЗСРХ, (2005) „*Статистички љетопис 2004.*“ Државни завод за статистику Републике Хрватске, Загреб
33. ДЗСРХ, (2006) „*Статистички љетопис 2005.*“ Државни завод за статистику Републике Хрватске, Загреб
34. ДЗСРХ (2007), „*Статистички љетопис 2006.*“ Државни завод за статистику Републике Хрватске, Загреб
35. ДЗСРХ (2016), „*Статистички љетопис 2015.*“ Државни завод за статистику Републике Хрватске, Загреб
36. ДЗСРХ, (2015) „*Капацитети и пословање лука наутичког туризма 2015*“ Загреб,
37. ДУЛЧИЋ, А. (2002) „*Наутички туризам и управљање луком наутичког туризма*“ Економски факултет, Сплит
38. ЂЕКИЋ, С., (2002) „*Одрживи рурални туризам као компонента одрживог руралног развоја*“ Туризам, Нови Сад
39. ЂЕКИЋ, С., (2005) „*Management of nature-based tourism resorces*“ VII International Conference, Faculty of Tourism and Hospitality, Ohrid
40. ЂЕКИЋ, С., (2006) „*Some structure and principales of sustainable rural tourism*“ зборник радова са међународне конференције „Трансформиране и преструктуриране на отраслите при присјединаване а европејсиј сојуз“, Стопанска академија „Д.А. Ценов“, Свиштов, Бугарска

41. ЂЕКИЋ, С., Станојевић, Ј.,(2010) „Изазови туризма у будућности, у Poslovne strategije in izzivi sodobnega sveta, 2. Међународна пословна конференција, Висока пословно-комерцијална школа, Цеље, стр. 320-329
42. ЂУРАШЕВИЋ, С., (2008) „Туристичка путовања“ ЦИД, Подгорица
43. ЖИВКОВИЋ, Р., (2009.) „Понашање и заштита потрошача у туризму“ Универзитет Сингиддум, Београд
44. ЖУПАНОВИЋ, И., (2011) *Стратешки менаџмент туристичке дестинације*“ЦИП Цетиње, Котор
45. ЗАВОД ЗА ЕКОЛОГИЈУ, (2013) „Елаборат у пројени утицаја на животну средину проширења марине Порто Монтенегро са пратећим објектима“ Институт за развој и истраживања у области заштите на раду, Подгорица
46. ЗЕМАН, М., ЗЕМАН, З., (2010) „Увод у социологију одрживих заједница“ Центар за истраживање интегралне одрживости и одрживог развоја – Институт друштвених знаности Иво Пилар, Загреб
47. ICOMIA, (2000) “Boating Industry Statistic Book” International Council of Marine Industry Association
48. ИТЗ, (2006) „Планирање одрживог туризма заснованог на баштини и природном наслеђу“ Институт за туризам, Загреб
49. ИТЗ, (2001) „Туризам и развој Хрватске- Стратегија развитка републике Хрватске – Хрватска у 21. Стољењу“ Институт за туризам, Загреб.
50. ИТЗ, (2004) „Томас наутика 2004 – Ставови и потрошња наутичара у Хрватској” Институт за туризам, Загреб.
51. ИТЗ, (2007) „Студија одрживог развоја крузинг туризма у Хрватској“ Институт за туризам, Загреб,
52. ИТЗ, (2012), „Ставови и потрошња наутичара у Хрватској – ТОМАС НАУТИКА 2012“ Институт за туризам, Загреб
53. ИТЗ, (2015), „Акцијски план развоја хрватског наутичког туризма“ Институт за туризам, Загреб.

54. IVALDI, E. „*Yachting and Nautical Tourism in Italy: An analysis of the Sectors from the Years of Maximum Expansion to the Years od Deep Crisis*“ Journal of Empirical Economics Vol. 2 No.1 2014. 29-45 Resarch Academy of Social Sciences-
55. Извештаји независног ревизора, од 2012. до 2016. године за Луку Котор А.Д.
56. Извештаји независног ревизора, од 2012. до 2016. године за А.Д. Марину Бар
57. ЈАГДИЋ, В., (2012) „*Туризам и одрживи развој*“ Факултет за спорт и туризам, Нови Сад
58. JOVIČIĆ, Ž., (1992) „*Fenomenologija turizma*“ Naučna knjiga, Beograd.
59. JOVIČIĆ, Ž. (1990) „*Osnovi turizmologije*“ Naučna knjiga, Beograd.
60. KASMIOGLU, M., 2012. „*Vision for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitiv Strategies*“ In Tech, Rijeka
61. KLARIĆ, Z. (2005) „*Nautical Tourism in Montenegro*“ Institute for tourism-GTZ, Zagreb.
62. КЛАРИЋ, З., МАРКОВИЋ, М., (2013) „*Туристички прихватни капацитети црногорског приобалног подручја*“ РАР-РАС, САМР, Црна Гора
63. KOTLER, P., BOWEN, J., MAKENS, J., (1999) „*Marketing for Hospitality and Tourism*“ Prentice Hall International, Лондон.
64. КОВАЧЕВИЋ, З., (2007) „*Улога наутичког туризма у процесу креирања туристичког производа Црне Горе*“ Магистарски рад, Економски факултет, Београд
65. ЛУКОВИЋ, Т., ШАМАНОВИЋ, Ј., (2007) „*Менаџмент и економика наутичког туризма*“ Хрватски Хидрографски Институт, Сплит
66. ЛУКОВИЋ, Т., ГРЖЕТИЋ, З., (2006), „*Наутичко туристичко тржиште у теорији и пракси Хрватеске и Еуропског дијела Медитерана*“ Хрватски хидрографски институт, Сплит
67. МАРИЧИЋ, Б., (2002.) „*Понашање потрошача*“ Савремена администрација, Београд
68. МАКСИЊ, МИЋИЋ, М., ПУЦАР, М., КОРАЋ, М., МИЛИЈИЋ, С., (2009) „*Менаџмент природних и културних ресурса у туризму*“ Универзитет Сингидунум, Београд

69. МАКСИН, МИЋИЋ, М., (2008) „Туризам и простор“ Универзитет Сингидунум, Београд
70. MEDCRUISE REPORT, (2016), „Cruise Activities in Medcruise Ports- Statistics 2015.“ Pireus
71. МИЛИСАВЉЕВИЋ, М., ТОДОРОВИЋ, Ј., (2000) „Маркетинг Стратегија“ Економски Факултет, Београд.
72. МИЉЕВИЋ, М., (2010.) „Пословна етика и комуницирање“ Универзитет Сингидунум, Београд
73. МТРХ, (2006), „Туризам у бројкама 2005“ Министарство туризма Републике Хрватске, Загреб
74. МТРХ, (2012) „Туризам у бројкама 2011“ Министарство туризма Републике Хрватске, Загреб
75. МТРХ, (2015) „Туризам у бројкама 2014“ Министарство туризма Републике Хрватске, Загреб
76. МТРХ, (2008.) „Стратегија развоја наутичког туризма Републике Хрватске, за раздобље од 2009. до 2019. године“, Загреб
77. МОНСТАТ, (2005-2015), „Статистички годишњак“, Подгорица
78. МОНСТАТ, (2008), „Демографски трендови у Црној Гори од средине 20. Вијека и перспективе до 2050. године“, Подгорица
79. МОНСТАТ, (2013), „Доласци и ноћења туриста 2012. година“, Подгорица
80. МОНСТАТ, (2011) „Попис становништва, домаћинства и станова“, Подгорица
81. МОНСТАТ, „Мјесечни статистички преглед-Новембар 2016.“, Подгорица,
82. МОНСТАТ, (2012) „Туризам у Црној Гори 2012. године“, Подгорица
83. MORISON, A., (1989) „Hospitality and travel Marketing“ Delmar Publisher Inc, USA.
84. NOVELLI, M., (2005) „Niche Tourism“ Elsevier, Amsterdam
85. ЊЕГУШ, А., (2009.) „Пословни информациони системи“ Универзитет Сингидунум, Београд,
86. ЊЕГУШ, А., (2010) „Информациони системи у туристичком пословању“ Универзитет Сингидунум, Београд

87. ПЕТРОВИЋ, И., СТОШИЋ, С., (2002) „*Основи пловидбе рекама и морима*“ МП Футура, Петроварадин.
88. ПОМОРСКА ЕНЦИКЛОПЕДИЈА, (1978) Југословенски Лексико-графски Завод, Загреб.
89. ПОМОРСКИ ЛЕКСИКОН, (1990) Југословенски лексикографски завод, Загреб
90. ПОПЕСКУ, Ј., (2002), „*Маркетинг у туризму*“ Чигоја, Београд
91. ПОПЕСКУ, Ј., (2011) „*Менаџмент туристичке дестинације*“ Универзитет Сингидунум, Београд
92. ПОПОВИЋ, Б., КЛАРИН, М., ВЕЉКОВИЋ, З., (2007) „*Систем шест сигма у реализовању резултата процеса*“ Машински факултет, Београд
93. SAKS, Dž., (2014), „*Доба одрживог развоја*“ ЦИРДС-Центар за међународну сарадњу и одрживи развој, Београд
94. СЕС Д.О.О, (2013), „*Елаборат о процјени утицаја на животну средину Марине са обалним шеталиштем на УО 5 и Л 2 у захвату ДУП-а и ДСЛ-а „Сектор 36“ Луштица Беј*“ Smart Environment Solutions Подгорица
95. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2003) „*Правилник о врстама објеката наутичког туризма и минимално техничким условима и њиховој категоризацији*“ Службени лист Црне Горе бр.9, Подгорица
96. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2006) „*Царински закон*“ Службени лист Црне Горе бр.21, Подгорица
97. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2006) „*Уредба о одржавању реда у лукама и на осталим дјеловима обалног мора и унутрашњим пловним путевима*“ Службени лист Црне Горе бр.41, Подгорица
98. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2008) „*Закон о уређењу простора и изградњи објеката*“ Службени лист Црне Горе бр.51, Подгорица
99. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2007, 2014) „*Закон о туристичким организацијама*“ Службени лист Црне Горе бр.46;45, Подгорица

100. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (1992) „Закон о морском добру“ Службени лист Црне Горе бр.14, Подгорица
101. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2007;2008) „Закон о мору“ Службени лист Црне Горе бр.17;6, Подгорица
102. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2008) „Закон о лукама“ Службени лист Црне Горе бр.51, Подгорица
103. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2010) „Закон о хидрографској дјелатности“ Службени лист Црне Горе бр.26, Подгорица
104. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2013) „Закон о сигурности пловидбе“ Службени лист Црне Горе бр.62, Подгорица
105. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2013) „Закон о морском добру“ Службени лист Црне Горе бр.14, Подгорица
106. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2016) „Уредба о висини боравишне таксе за пловне објекте наутичког туризма“ Службени лист Црне Горе бр.10, Подгорица
107. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2016) „Закон о јахтама“ Службени лист Црне Горе бр.16, Подгорица
108. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2010) „Закон о туризму“ Службени лист Црне Горе бр.61, Подгорица
109. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2011) „Уредба о одређивању лука према значају“ Службени лист Црне Горе бр.11, Подгорица
110. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2016) „Закон о животној средини“ Службени лист Црне Горе бр.52, Подгорица
111. СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ЦГ, (2016) „Закон о заштити природе“ Службени лист Црне Горе бр.54, Подгорица
112. SMITH, S., (1989) „*Tourism Analysis*“ Longman Scientific & Tehnical, London
113. СТАНКИЋ, Р., (2002.) „*Пословна информатика*“ Економски факултет, Београд
114. СТЕФАНОВИЋ, В., (2007) „*Tourism and Development*“, ПМФ, Ниш

115. СТЕФАНОВИЋ, В., (2010) „Туристички менаџмент“, ПМФ, Ниш
116. СТЕФАНОВИЋ, В., (2017) „Економика туризма“, ПМФ, Ниш
117. СТЕФАНОВИЋ, В., (2012) „Развојни аспекти туристичке делатности“ Институт за економику пољопривреде, Београд
118. TEARE, R., JOSEF, M., SIMON, C., CALVER, S., (1996) “Marketing in Hospitality and
119. Tourism“ Cassel, New York
120. ТОМОВИЋ, С., (2007) „Вишекритеријумска оптимизација локација марина на
121. црногорском приморју“ Водопривреда, (0350-0519, 39)
122. УНКОВИЋ, С., (2001) „Економика туризма“ Савремена Администрација, Београд
123. УНКОВИЋ, С., ЧАЧИЋ, К., БАКИЋ, О., (2002) Савремена кретања на туристичком тржишту“ Економски факултет, Београд
124. УПРАВА ПОМОРСКЕ СИГУРНОСТИ ЦРНЕ ГОРЕ, (2007) „Сигурност и безбједност на мору“ УПС, Бар
125. УПРАВА ПОМОРСКЕ СИГУРНОСТИ ЦРНЕ ГОРЕ, „Сигурност и безбједност пловидбе“ Информације за наутичаре, УПС, Бар
126. ФАВРО, С., КОВАЧИЋ, М., (2010) „Наутички туризам и луке наутичког туризма“ Огранак Матице Хрватске, Сплит
127. HARRIS, J., (2009) „Економија животне средине и природних ресурса“ Институт за глобални развој и животну средину, Универзитет Туфтс,
128. ХЕЛЕТА, М., (2010) „Пројектовање менаџмент система животне и радне средине“ Универзитет Сингидунум, Београд
129. ХХИ, (2006), „Студија развоја наутичког туризма Хрватске“ Хрватски хидрографски институт, Загреб
130. ХРВАТСКИ САБОР, (2009) „Стратегија одрживог развојка Републике Хрватске“, Загреб
131. САЕВ, (2001) „Nautical Tourism in the Balearic Islands“ Ibatur Survey, Palma de Mayorka

132. CARDS, (2002) „ *Development of Investment and Business Climate in Croatia*“ - Анализа сектора -*Производња и ремонт бродница за спорт и разоноду*“
133. CLENAHAN, P., (2004) „*Institutional and Legal Framework for Coastal and Area Management*“ RAC/PAP, La Ciotat
134. ЦБЦГ, (2010), „*Извјештај главног економисте*“, Подгорица
135. ЦБЦГ, (2011), „*Анализа ефеката туризма на БДП, Запосленост и платни биланс Црне Горе*“, Подгорица
136. ЦБЦГ, (2013), „*Препоруке Влади Црне Горе за економску политику у 2014. години*“, Подгорица
137. ЦБЦГ, (2005-2015) „*Макроекономски извјештај*“, Подгорица
138. ЧАЧИЋ, К., (1998) „*Пословање предузећа у туризму*“ Економски факултет, Београд.
139. ЧАЧИЋ, К., (2010) „*Менаџмент туристичке дестинације*“ Универзитет Сингидунум, Београд
140. ЧЕРОВИЋ, С., (2009) „*Стратегијски менаџмент у туризму*“ Универзитет Сингидунум, Београд
141. ШАМАНОВИЋ, Ј., (2002) „*Наутички туризам и менаџмент марина*“ Висока поморска школа, Сплит
142. World Bank „*Montenegro: Preparing for Prosperity – Ensuring Sustainability, Conctivity, and Flexibility for Dynamic Growth*“ Country Ecomic Memorandum-Poverty Reduction and Economic management Unit Europe and Central Asia Region 21.12.2012.

Интернет извори:

1. www.sustainabledevelopment.un.org (14.12.2016.)
2. www.monstat.org/cg/page.php (1.10.2016.)
3. www.morskodobro.com/ (25.09.2017)
4. www.worldbank.org(21.12.2012)
5. www.nautickiforum.com (10.07.2017)
6. www.montenegrolines.net (10.07.2017)

7. www.royalcaribbien.com (10.07.2017)
8. www.superyachts.com (10.07.2017)
9. www.ec.europa.eu (28.05.2016.)
10. www.academia.edu (26.06.2015)
11. www.nmma.org (25.09.2016)
12. www.business.highbeam.com (28.05.2016)
13. www.epp.eurostat.ec.europa.eu (25.09.2016)
14. www.cbava.com (25.09.2016)
15. : www.business.highbeam.com (28.05.2016)
16. www.stat.si (20.03.2018)
17. www.poslovnih.hr (25.12.2017.)
18. www2.deloitte.com (26.06.20017)
19. www.medcruise.com (25.09.2017)
20. www.morskodobro.com (26.06.2017)
21. www.pomorstvo.me (9.07.2017.)
22. www.mup.gov.me/upravapolicije (10.07.2017)
23. www.upravacarina.gov.me (10.07.2017)
24. www.meteo.co.me (10.07.2017)
25. www.portomontenegro.com (25.09.2017)
26. www.wttc.org (7.12.2017)
27. www.bokanews.me (7.12.2017)
28. www.mint.hr (10.12.2017)
29. www.vijesti.me (10.07.2017)
30. www.skyscrapercity.com (10.07.2017)
31. www.hgk.hr (10.07.2017)
32. www.enquiries.portomontenegro.com (25.09.2017)

Prilog 1

Upitnik

Poštovani, odgovorom na sledeća pitanja doprinosite istraživanju koje se sprovodi na temu :

„Uloga nautičkog turizma u održivom razvoju“

*zahvaljujemo vam se na vašem angažmanu u ime budućih generacija nautičara.*²⁷⁶

1. Koji je najvažniji pozitivni efekat razvoja nautičkog turizma na nekoj destinaciji?

- a) Osvajanje novog tržišta
- b) Akumulacija kapitala
- c) Uvođenje novih tehnologija
- d) Otvaranje novih radnih mesta
- e) Poboljšanje imidža turističke destinacije
- f) Nešto drugo _____

2. Koji je najvažniji negativni efekat razvoja nautičkog turizma na nekoj destinaciji?

- a) Zagađenje obale i akvatorija hemijskim i fizičkim otpadom sa plovila i iz marina
- b) Okupacija i uzurpacija obalnih i morskih prostora velikim brojem plovila
- c) Pretjerana komercijalizacija obalnih i morskih prostora
- d) Promjena autentičnog socio-kulturnog ambijenta destinacije
- e) Devastacija i neovlašteno prisvajanje biološkog, kulturnog i istorjskog blaga podmorja
- f) Nešto drugo _____

3. Kakav je uticaj nautičkog turizma na destinaciju u kojoj se razvija posmatrano sa ekonomskog stanovišta?

²⁷⁶ Упитник и остали материјал везан за истраживање ставова стејкхолдера је обрађен латиничним писмом ради обезбеђења језичке компатибилности свих учесника из региона.

- a) Izrazito pozitivan
- b) Pozitivan
- c) Umjeren
- d) Negativan
- e) Izrazito negativan
- f) Nešto drugo_____

4. Kakav je uticaj nautičkog turizma na destinaciju u kojoj se razvija posmatrano sa socijalnog stanovišta?

- a) Izrazito pozitivan
- b) Pozitivan
- c) Umjeren
- d) Negativan
- e) Izrazito negativan
- f) Nešto drugo_____

5. Kakav je uticaj nautičkog turizma na destinaciju u kojoj se razvija posmatrano sa kulturnog stanovišta?

- a) Izrazito pozitivan
- b) Pozitivan
- c) Umjeren
- d) Negativan
- e) Izrazito negativan
- f) Nešto drugo_____

6. Kakav je uticaj nautičkog turizma na destinaciju u kojoj se razvija posmatrano sa ekološkog stanovišta?

- a) Izrazito pozitivan
- b) Pozitivan

- c) Umjeren
- d) Negativan
- e) Izrazito negativan
- f) Nešto drugo_____

7. Koju destinaciju na istočnom jadrano očekuje najveći rast u nautičkom turizmu?

- a) Hrvatsku
- b) Sloveniju
- c) Crnu Goru
- d) Albaniju
- f) neku drugu_____

8. Dali znate koje kriterije mora zadovoljiti luka nautičkog turizma da bi dobila plavu zastavu?

- a) Upoznat sam sa svim preduslovima koje mora ispuniti luka nautičkog turizma kako bi dobila plavu zastavu
- b) Upoznat sam sa samo nekim od kriterija
- c) Nisam upoznat, ali preptostavljam koji su
- d) Nisam upoznat
- e) Nešto drugo_____

9. Ko je po vama najodgovorniji za održivost razvoja nautičkog turizma na nekoj destinaciji?

- a) Turisti nautičari
- b) Države koje kontrolišu razvoj nautičkog turizma na tim destinacijama
- c) Posebne službe koje se bave nautičkim turistima kao npr. lučke kapetanije
- d) Planeri koji učestvuju u izradi planske dokumentacije potrebne za razvoj nautičkog turizma na nekoje destinaciji
- e) Naučni radnici koji se bave istraživanjem problema vezanih za nautički turizam

f) Nešto drugo _____

10. U kojoj državi imate stalni boravak? _____

11. Kojoj starosnoj grupi pripadate?

Ispod 18

18-28

29-39

40-49

50-60

61+

12. Koji nivo obrazovanja ste ostvarili?

Srednja škola

Viša škola

Univerzitet

Postdiplomski stepen

Questionnaire

Dear all, by answering on the following questions you will contribute to research that is conducted on the following topic:

"The role of nautical tourism in sustainable development"

Thank you for your involvement on behalf of future generations of boaters.

1. What is the most important positive effect in development of nautical tourism on some destination?

- a) Winning of new market
- b) Accumulation of capital
- c) Introduction of new technology
- d) Creation of new jobs
- e) Improvement of tourist destinations image
- f) Something else _____

2. What is the most important negative effect of development of nautical tourism on some destination?

- a) Pollution of the coast and waters by chemical and physical waste from vessels and from marinas
- b) Occupation and usurpation of coastal and marine areas by large number of vessels
- c) Excessive commercialization of coastal and marine areas
- d) Change of authentic socio-cultural environment of destinations
- e) Devastation and unauthorized appropriation of biological, cultural and historical underwater treasures
- f) Something else _____

3. What is the impact of nautical tourism in the destination in which is developed, speaking from the economic standpoint?

- a) Very positive
- b) Positive
- c) Moderate
- d) Negative
- e) Very negative
- f) Something else _____

4. What is the impact of nautical tourism in the destination in which is developed, speaking from the social standpoint?

- a) Very positive
- b) Positive
- c) Moderate
- d) Negative
- e) Very negative
- f) Something else _____

5. What is the impact of nautical tourism in the destination in which is developed, speaking from the cultural aspect?

- a) Very positive
- b) Positive
- c) Moderate
- d) Negative
- e) Very negative
- f) Something else _____

6. What is the impact of nautical tourism in the destination in which is developed, speaking from the environmental standpoint?

- a) Very positive
- b) Positive c) Moderate
- d) Negative
- e) Very negative
- f) Something else _____

7. Which destination on the Eastern Adriatic expects the biggest growth in nautical tourism?

- a) Croatia
- b) Slovenia
- c) Montenegro
- d) Albania
- f) Some other _____

8. Do you know what criteria must meet the port of nautical tourism in order to obtain the “blue flag”?

- a) I am familiar with all prerequisites that the port of nautical tourism has to meet in order to obtain a blue flag
- b) I am familiar only with some of the criteria
- c) I am not familiar but I suppose what are the same
- d) I am not familiar
- e) Something else _____

9. According to your opinion, who is the most responsible for sustainability of nautical tourism development on some destination?

- a) Tourists - Yachtsmen
- b) States that control the development of nautical tourism in these destinations
- c) Special services dealing with nautical tourists e.g. Port Authorities
- d) Planners involved in preparation of planning documents required for development of nautical tourism in some destination
- e) Scientists dealing with research of issues related to nautical tourism
- f) Something else _____

10. In what country you have permanent residency? _____

11. What is the age group you belong to?

Below 18 18-28 29-39 40-49 50-60 61 +

12. What is the level of your education?

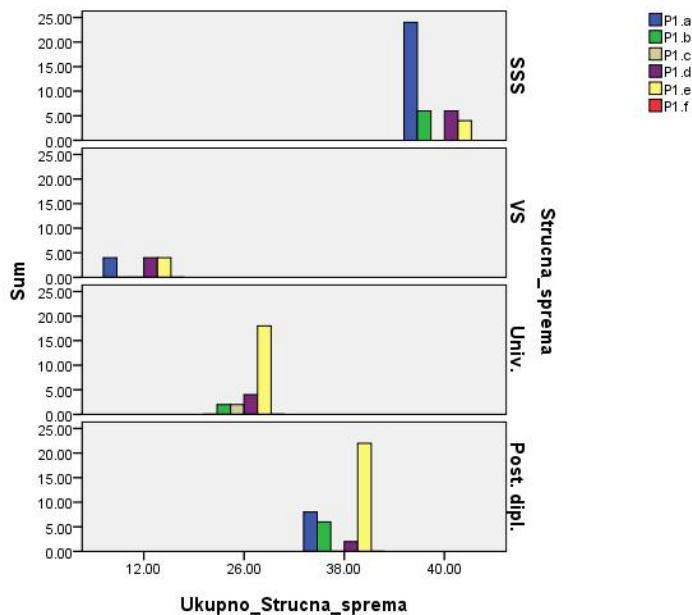
High school College University Post-Graduate Degree

Pitanje 1.– Kalkulacija autora na osnovu SPSS-a (The Statistical Package for the Social Sciences)

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P1.a - P1.f kod prvog pitanja

P1	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P1.a	12	0.00	26.00	9.0000	9.55368
P1.b	12	0.00	14.00	3.5000	4.10100
P1.c	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453
P1.d	12	0.00	12.00	4.0000	3.90803
P1.e	12	0.00	38.00	12.0000	10.54859
P1.f	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosne dobi)



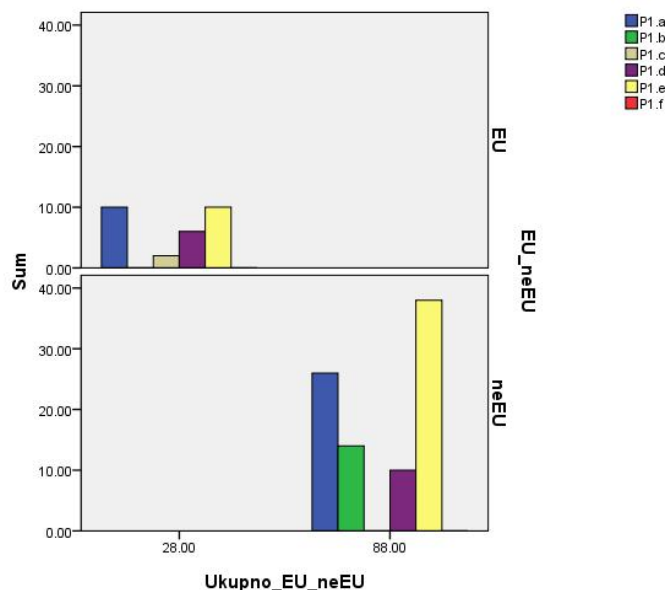
Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P1.a, P1.b, P1.c, P1.d, P1.e i P1.f kod prvog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Čitavim skupom ulaznih podataka uglavnom dominira peti od ponuđenih odgovora na prvo pitanje (P1.e), dok u kategoriji ispitanika sa srednjom stručnom spremom dominira prvi od ponuđenih odgovora (P1.a).

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P1.a) SUM(P1.b) SUM(P1.c) SUM(P1.d) SUM(P1.e) SUM(P1.f) BY  
Ukupno_Strucna_sprema
```

```
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

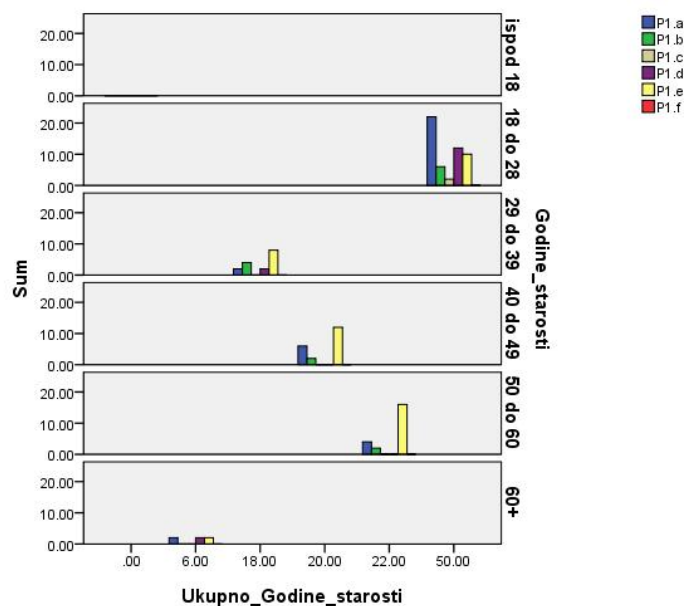


Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P1.a, P1.b, P1.c, P1.d, P1.e i P1.f kod prvog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod drugog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanici dominira peti od ponuđenih odgovora (P1.e), dok je na drugom mjestu prvi od ponuđenih odgovora (P1.a). Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):


```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P1.a) SUM(P1.b) SUM(P1.c) SUM(P1.d) SUM(P1.e) SUM(P1.f) BY
Ukupno_EU_neEU
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P1.a, P1.b, P1.c, P1.d, P1.e i P1.f kod prvog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

U većem delu uzorka dominira peti od ponuđenih odgovora na prvo pitanje (P1.e). Kada su u pitanju ispitanici starosne dobi od 18 do 28 godina dominira zastupljenost prvog od ponuđenih odgovora (P1.a).

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

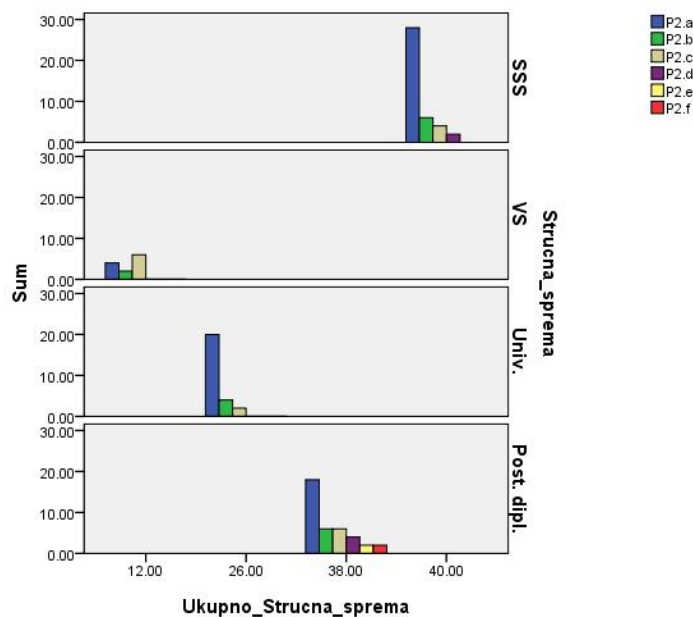
```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P1.a) SUM(P1.b) SUM(P1.c) SUM(P1.d) SUM(P1.e) SUM(P1.f) BY
Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

Pitanje 2– Kalkulacija Autora na osnovu SPSS-a

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P2.a – P2.f kod drugog pitanja

P2	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P2.a	12	0.00	58.00	17.5000	16.27324
P2.b	12	0.00	12.00	4.5000	3.91965
P2.c	12	0.00	12.00	4.5000	3.31662
P2.d	12	0.00	6.00	1.5000	1.93061
P2.e	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453
P2.f	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosnog doba)



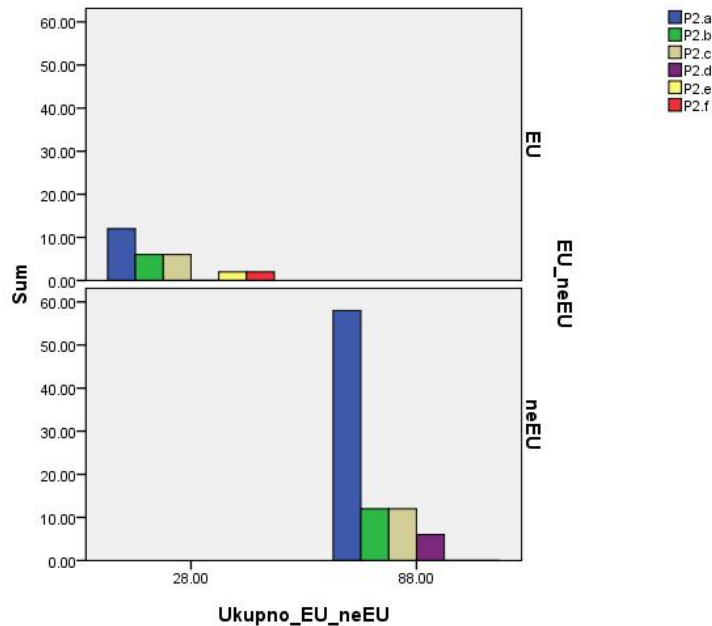
Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P2.a, P2.b, P2.c, P2.d, P2.e i P2.f kod drugog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Čitavim skupom ulaznih podataka dominira prvi od ponuđenih odgovora na drugo pitanje (P2.a), dok u kategoriji ispitanika sa višom školom dominira treći od ponuđenih odgovora (P2.c).

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P2.a) SUM(P2.b) SUM(P2.c) SUM(P2.d) SUM(P2.e) SUM(P2.f) BY  
Ukupno_Strucna_sprema
```

```
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



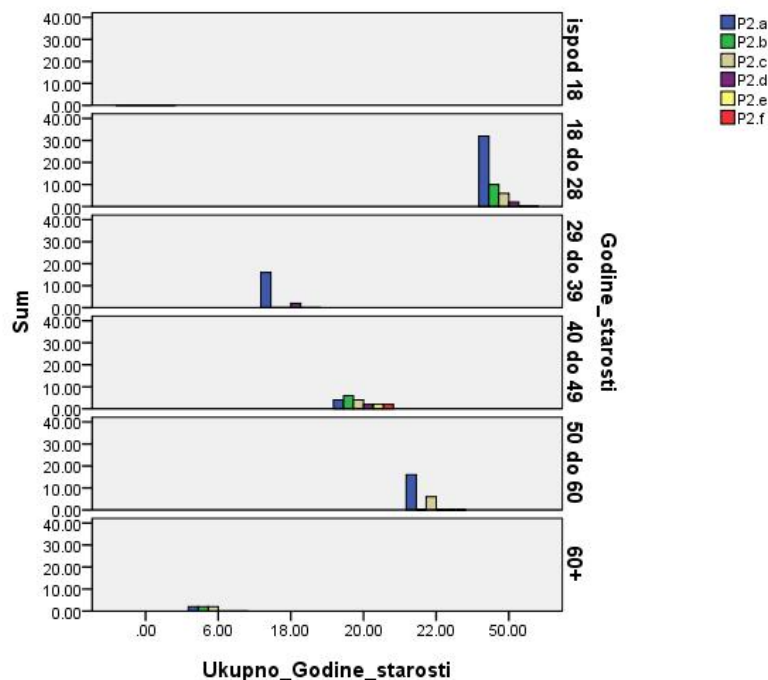
Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P2.a, P2.b, P2.c, P2.d, P2.e i P2.f kod drugog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod drugog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika dominira prvi od ponuđenih odgovora (P2.a), dok su na drugom mjestu drugi i treći od ponuđenih odgovora (P2.b i P2.c). Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P2.a) SUM(P2.b) SUM(P2.c) SUM(P2.d) SUM(P2.e) SUM(P2.f) BY  
Ukupno_EU_neEU
```

```
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P2.a, P2.b, P2.c, P2.d, P2.e i P2.f kod drugog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

U čitavom uzorkom dominira prvi od ponuđenih odgovora na drugo pitanje (P2.a). Kada su u pitanju ispitanici starosne dobi od 40 do 49 godina dominira zastupljenost drugog od ponuđenih odgovora (P2.b).

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

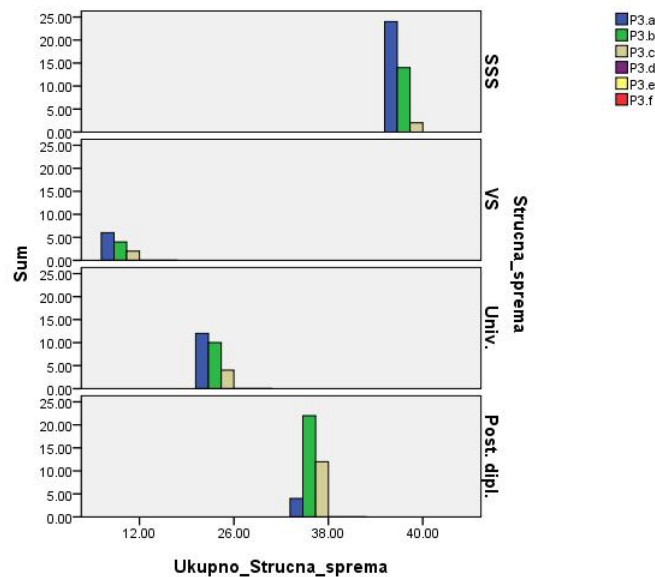
```
[#GRAPH
/BAR(GROUPED)=SUM(P2.a) SUM(P2.b) SUM(P2.c) SUM(P2.d) SUM(P2.e) SUM(P2.f) BY
Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS
/MISSING=LISTWISE#]
```

Pitanje 3.– Kalkulacija Autora na osnovu SPSS-a

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P3.a – P3.f kod trećeg pitanja

P3	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P3.a	12	0.00	32.00	11.5000	9.87651
P3.b	12	0.00	40.00	12.5000	11.05770
P3.c	12	0.00	16.00	5.0000	4.63191
P3.d	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000
P3.e	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000
P3.f	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosne dobi)

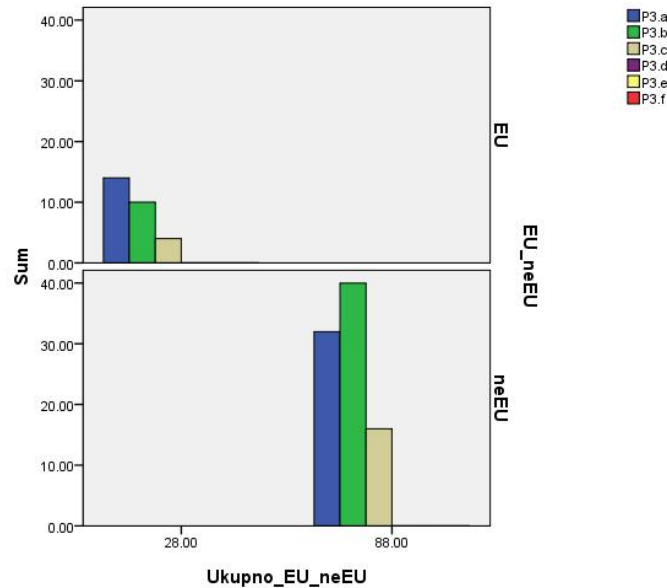


Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P3.a, P3.b, P3.c, P3.d, P3.e i P3.f kod trećeg pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Tri četvrtine skupa ulaznih podataka dominira prvi od ponuđenih odgovora na treće pitanje (P3.a), dok u kategoriji ispitanika sa završenim postdiplomskim studijama dominira drugi (P3.b), potom dolazi treći od ponuđenih odgovora (P3.c), dok je tek na četvrtom mjestu prvi od ponuđenih odgovora (P3.a). Treba primetiti da nijedan od ispitanika, bez obzira na stepen formalnog obrazovanja, nije odabrao četvrti (P3.d), peti (P3.e), niti šesti (P3.f) od ponuđenih odgovora.

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P3.a) SUM(P3.b) SUM(P3.c) SUM(P3.d) SUM(P3.e) SUM(P3.f) BY  
Ukupno_Strucna_sprema  
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS  
/MISSING=LISTWISE#]
```

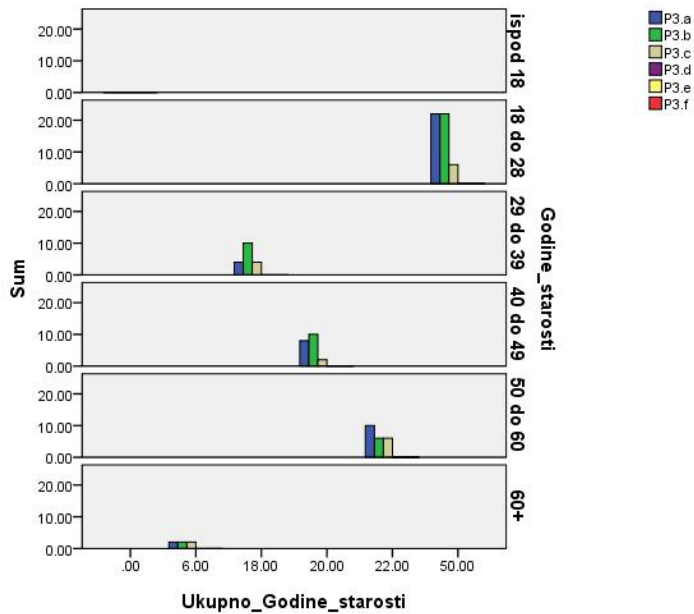


Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P3.a, P3.b, P3.c, P3.d, P3.e i P3.f kod trećeg pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod trećeg pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika, dominiraju P3.a i P3.b, respektivno. Nijedan od ispitanika nije odgovorio neutralno ili negativno, tj. nije izabrao P3.d, P3.e i P3.f odgovore. Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P3.a) SUM(P3.b) SUM(P3.c) SUM(P3.d) SUM(P3.e) SUM(P3.f) BY  
Ukupno_EU_neEU  
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS  
/MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P3.a, P3.b, P3.c, P3.d, P3.e i P3.f kod trećeg pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

U čitavom uzorku dominiraju odgovori P3.a i P3.b, sa manjim ili većim varijacijama. Kao i u prethodnim slučajevima nijedan od ispitanika nije odabrao neutralan ili negativne odgovore P3.d, P3.e i P3.f, što se može smatrati indikativnim.

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

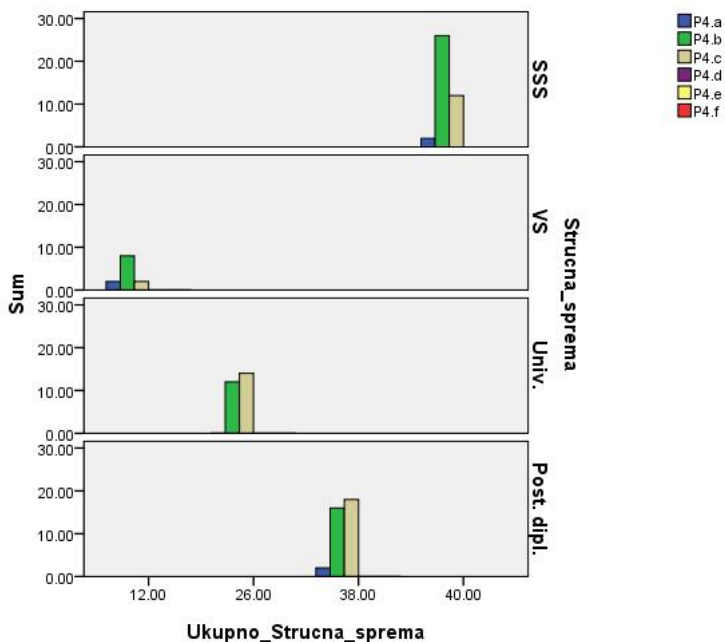
```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P3.a) SUM(P3.b) SUM(P3.c) SUM(P3.d) SUM(P3.e) SUM(P3.f)
BY Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS
/MISSING=LISTWISE#]
```

Pitanje 4.– Kalkulacija autora na osnovu SPSS-a

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P4.a – P4.f kod četvrtog pitanja

P4	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P4.a	12	0.00	4.00	1.5000	1.24316
P4.b	12	0.00	50.00	15.5000	13.59479
P4.c	12	0.00	36.00	11.5000	9.98635
P4.d	12	0.00	2.00	0.3333	0.77850
P4.e	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000
P4.f	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosnog doba)



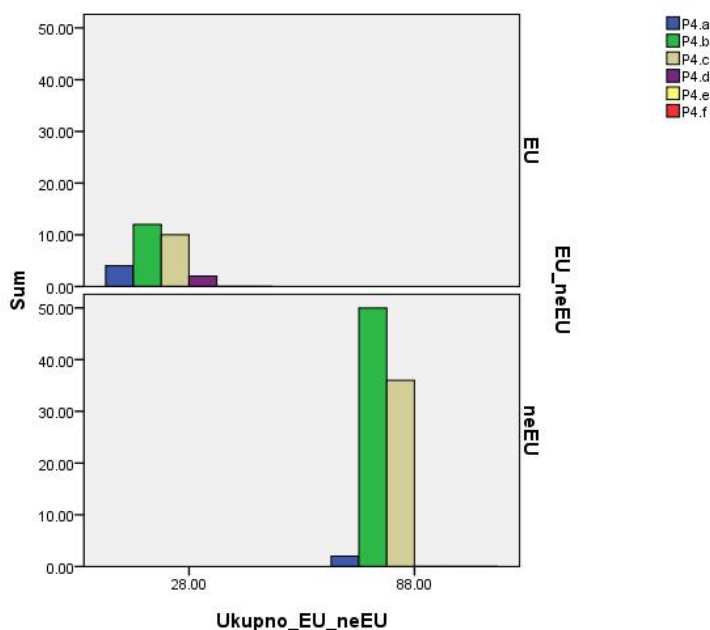
Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P4.a, P4.b, P4.c, P4.d, P4.e i P4.f kod četvrtog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Čitavim skupom ulaznih podataka dominiraju drugi (P4.b) i treći (P4.c) od ponuđenih odgovora na četvrto pitanje, sa manjim ili većim varijacijama, zavisno od stepena stručne spreme

ispitanika. Treba primijetiti da nijedan od ispitanika, bez obzira na stepen formalnog obrazovanja, nije odabrao peti (P4.e) niti šest (P4.f) od ponuđenih odgovora.

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P4.a) SUM(P4.b) SUM(P4.c) SUM(P4.d) SUM(P4.e) SUM(P4.f) BY  
Ukupno_Strucna_sprema  
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS  
/MISSING=LISTWISE#]
```

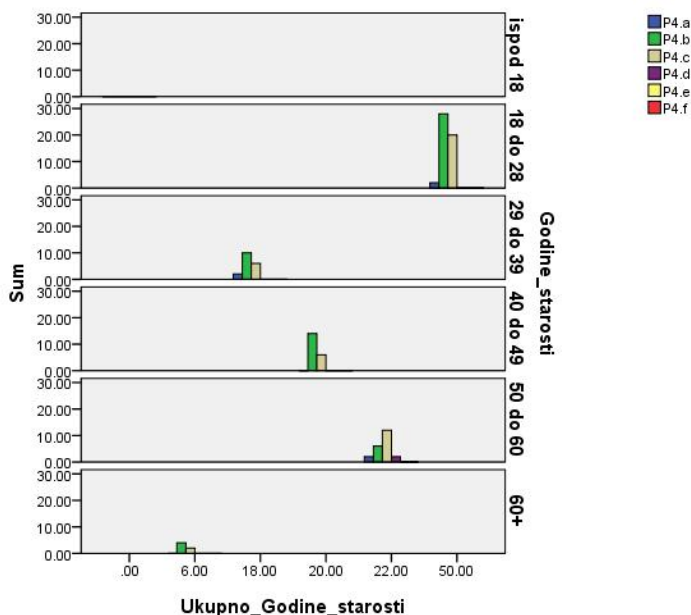


Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P4.a, P4.b, P4.c, P4.d, P4.e i P4.f kod četvrtog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod četvrtog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika, dominiraju P4.b i P4.c, respektivno. Nijedan od ispitanika nije odgovorio negativno, tj. nije izabrao P4.e i P4.f odgovore. Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P4.a) SUM(P4.b) SUM(P4.c) SUM(P4.d) SUM(P4.e) SUM(P4.f) BY
Ukupno_EU_neEU /PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P4.a, P4.b, P4.c, P4.d, P4.e i P4.f kod četvrtog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

Čitavim uzorkom uglavnom dominiraju odgovori P4.b i P4.c. Kao i u prethodnim slučajevima, nijedan od ispitanika nije odabrao negativne odgovore P4.e i P4.f, što se mora smatrati indikativnim u razmatranju odnosne problematike.

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

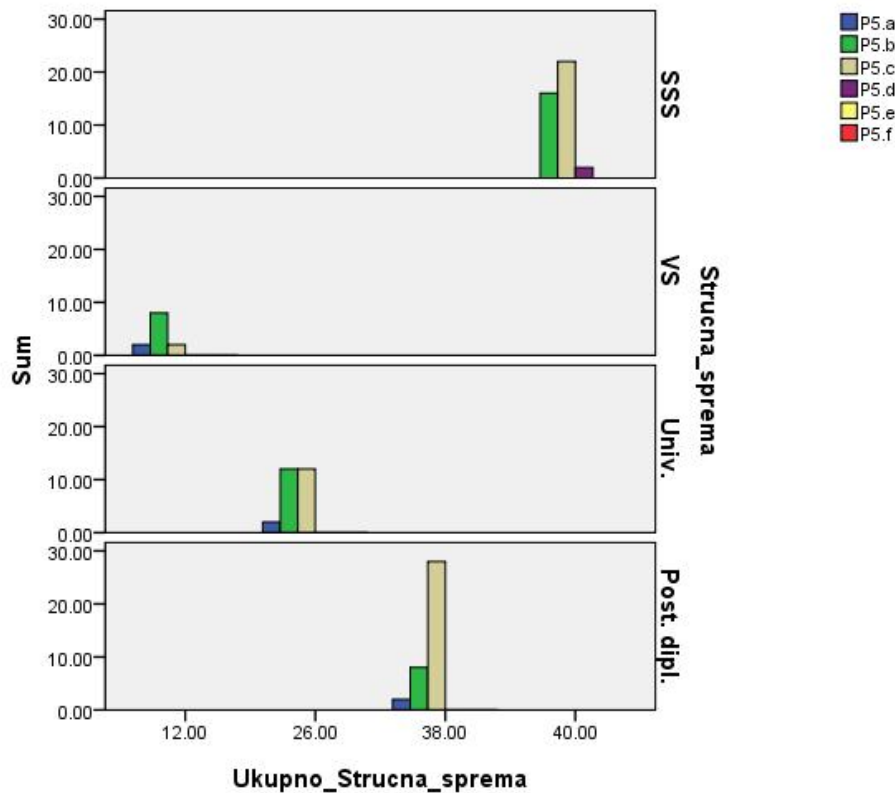
```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P4.a) SUM(P4.b) SUM(P4.c) SUM(P4.d) SUM(P4.e) SUM(P4.f) BY
Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

Pitanje 5. – Kalkulacija autora na osnovu SPSS-a (*The Statistical Package for the Social Sciences*)

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P5.a – P5.f kod petog pitanja

P5	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P5.a	12	0.00	4.00	1.5000	1.50756
P5.b	12	0.00	28.00	11.0000	8.15754
P5.c	12	0.00	54.00	16.0000	15.11171
P5.d	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453
P5.e	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000
P5.f	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosne dobi)

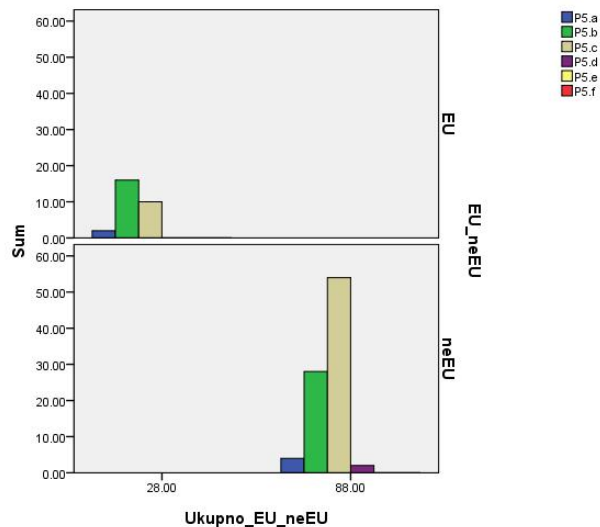


Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P5.a, P5.b, P5.c, P5.d, P5.e i P5.f kod petog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Čitavim skupom ulaznih podataka dominiraju treći (P5.c) i drugi (P5.b) od ponuđenih odgovora na peto pitanje, sa manjim ili većim varijacijama, zavisno od stepena stručne spreme ispitanika. Uočava se i manji broj izbora prvog ponuđenog odgovora (P5.a), kao i četvrtog (P5.d), ali samo kod ispitanika sa srednjom stručnom spremom. Treba istaći da nijedan od ispitanika, bez obzira na stepen formalnog obrazovanja, nije odabrao peti (P5.e) niti šesti (P5.f) od ponuđenih odgovora.

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P5.a) SUM(P5.b) SUM(P5.c) SUM(P5.d) SUM(P5.e) SUM(P5.f) BY
Ukupno_Strucna_sprema
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

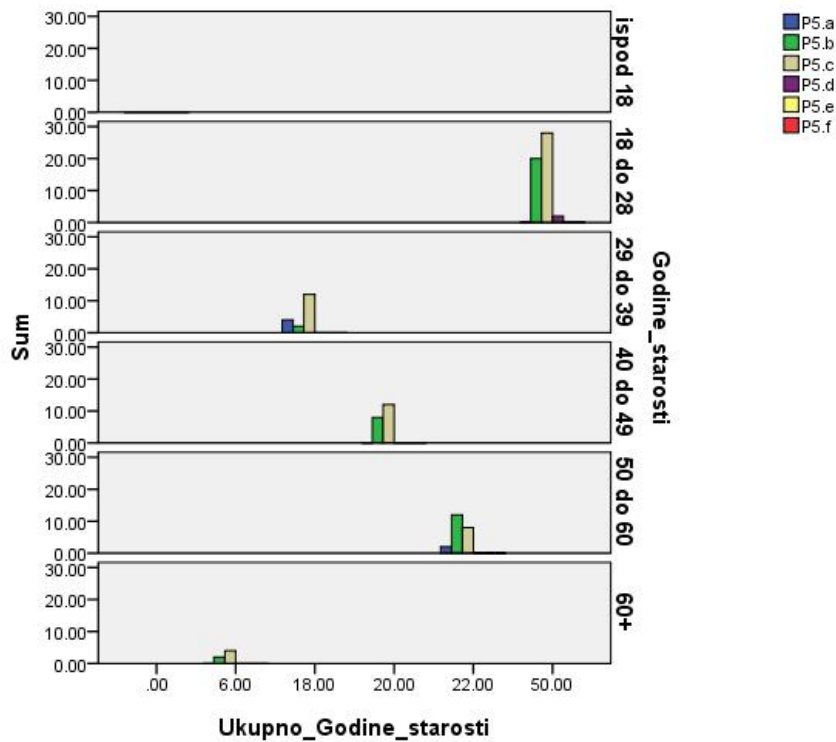


Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P5.a, P5.b, P5.c, P5.d, P5.e i P5.f kod petog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod petog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika, dominiraju P5.b i P5.c, respektivno. Nijedan od ispitanika nije odgovorio negativno, tj. nije izabrao P5.e i P5.f odgovore. Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P5.a) SUM(P5.b) SUM(P5.c) SUM(P5.d) SUM(P5.e) SUM(P5.f) BY
Ukupno_EU_neEU
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P5.a, P5.b, P5.c, P5.d, P5.e i P5.f kod petog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

Čitavim uzorkom uglavnom dominiraju odgovori P5.b i P5.c. Kao i u prethodnim slučajevima, nijedan od ispitanika nije odabrao negativne odgovore P5.e i P5.f, što se može ponovo smatrati indikativnim.

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

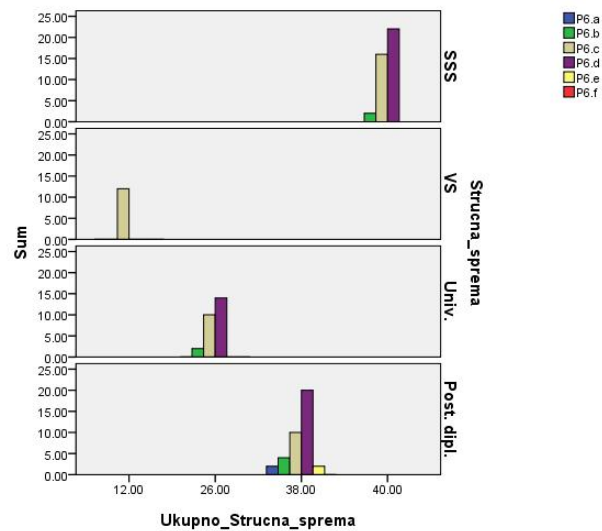
```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P5.a) SUM(P5.b) SUM(P5.c) SUM(P5.d) SUM(P5.e) SUM(P5.f) BY
Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS /MISSING LISTWISE#]
```

Pitanje 6.– Kalkulacija autora na osnovu SPSS-a

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P6.a – P6.f kod šestog pitanja

P6	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P6.a	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453
P6.b	12	0.00	4.00	2.0000	1.70561
P6.c	12	0.00	32.00	12.1667	8.41895
P6.d	12	0.00	48.00	14.0000	13.56466
P6.e	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453
P6.f	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosne dobi)



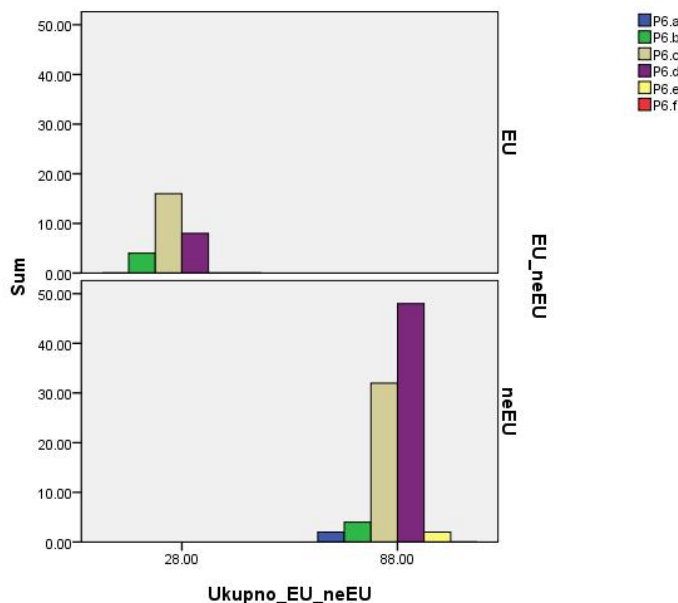
Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P6.a, P6.b, P6.c, P6.d, P6.e i P6.f kod šestog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Gotovo čitavim skupom ulaznih podataka dominiraju četvrti (P6.d) i treći (P6.c) od

ponuđenih odgovora na šesto pitanje, sa manjim ili većim varijacijama zavisno od stepena stručne spreme ispitanika. Ispitanici sa višom školom opredelili u relativno malom broju isključivo za treći od ponuđenih odgovora (P6.c). Nijedan od ispitanika, bez obzira na stepen formalnog obrazovanja, nije odabrao peti (P6.e) niti šesti (P6.f) od ponuđenih odgovora, izuzev dva ispitanika iz skupa postdiplomaca koji su se opredelili za peti ponuđeni odgovor, tj. P6.e.

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P6.a) SUM(P6.b) SUM(P6.c) SUM(P6.d) SUM(P6.e) SUM(P6.f) BY
Ukupno_Strucna_sprema
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



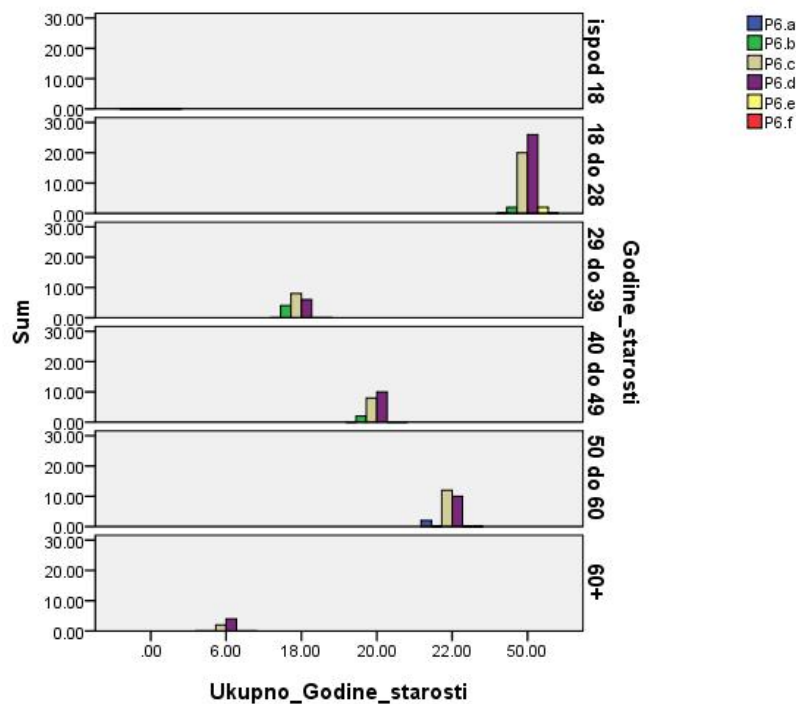
Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P6.a, P6.b, P6.c, P6.d, P6.e i P6.f kod šestog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod šestog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika, dominiraju P6.d i P6.c odgovori, sa određenim varijacijama. Gotovo nijedan od ispitanika nije odgovorio negativno, tj. nije izabrao P6.e i P6.f odgovore, izuzev dva iz neEU država, koji su se opredijelili za P6.e opciju. Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz

praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P6.a) SUM(P6.b) SUM(P6.c) SUM(P6.d) SUM(P6.e) SUM(P6.f) BY  
Ukupno_EU_neEU  
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P6.a, P6.b, P6.c, P6.d, P6.e i P6.f kod šestog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

Slično prethodnom analiziranom slučaju, čitavim uzorkom uglavnom dominiraju odgovori P6.c i P6.d, sa određenim varijacijama. Nijedan od ispitanika nije odabrao negativne odgovore P6.e i P6.f, što se može smatrati indikativnim.

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

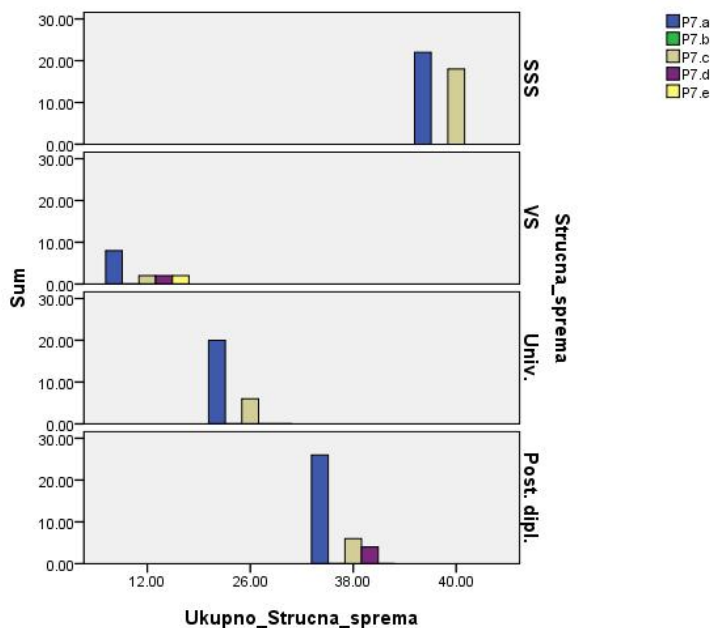
```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P6.a) SUM(P6.b) SUM(P6.c) SUM(P6.d) SUM(P6.e) SUM(P6.f) BY  
Ukupno_Godine_starosti  
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

Pitanje 7. – Kalkulacija autora na osnovu SPSS-a

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P7.a – P7.e kod sedmog pitanja

P7	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P7.a	12	0.00	56.00	19.0000	14.56022
P7.b	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000
P7.c	12	0.00	26.00	8.0000	8.48528
P7.d	12	0.00	4.00	1.5000	1.73205
P7.e	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosne dobi)

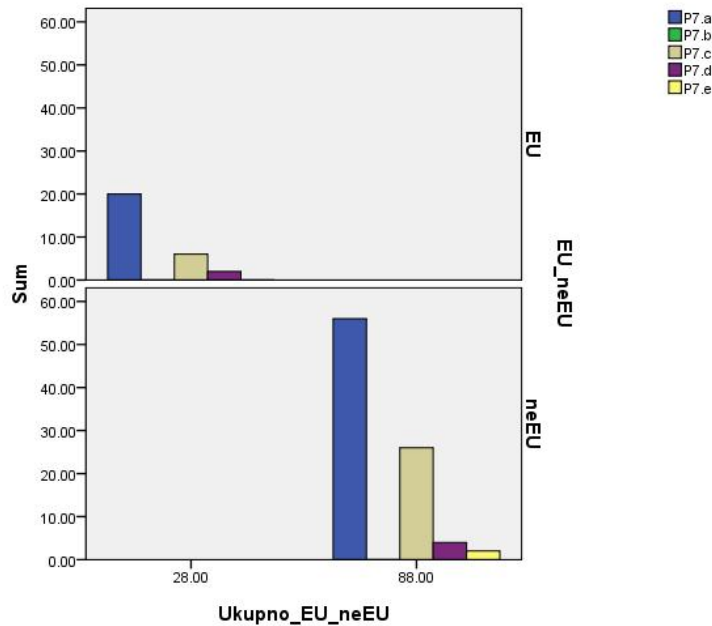


Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P7.a, P7.b, P7.c, P7.d i P7.e kod sedmog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Čitavim skupom ulaznih podataka dominira prvi (P7.a – Hrvatska kao rastuća destinacija nautičkog turizma) od ponuđenih odgovora na sedmo pitanje, sa manjim ili većim varijacijama, u zavisnosti od stepena stručne spreme ispitanika. Treba primetiti da su se ispitanici sa višom školom opredelili u relativno velikom broju za treći od ponuđenih odgovora (P7.c – Crna Gora kao rastuća destinacija nautičkog turizma). Nijedan od ispitanika, bez obzira na stepen formalnog obrazovanja, nije odabrao drugi (P7.b) od ponuđenih odgovora, tj. Sloveniju kao rastuću destinaciju ovog vida turizma.

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P7.a) SUM(P7.b) SUM(P7.c) SUM(P7.d) SUM(P7.e)
BY Ukupno_Strucna_sprema
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

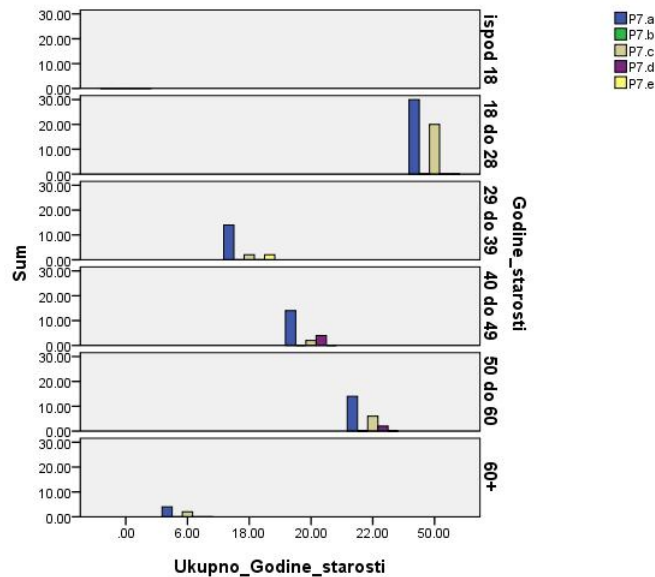


Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P7.a, P7.b, P7.c, P7.d i P7.e kod sedmog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod sedmog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika, dominiraju P7.a i P7.c odgovori sa određenim varijacijama. Kao i u prethodno analiziranom slučaju ni jedan od ispitanika se nije opredelio za drugu opciju, tj. P7.b odgovor. Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P7.a) SUM(P7.b) SUM(P7.c) SUM(P7.d) SUM(P7.e) BY
Ukupno_EU_neEU
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P7.a, P7.b, P7.c, P7.d i P7.e kod sedmog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

Slično prethodno analiziranim slučajevima, čitavim uzorkom uglavnom dominiraju odgovori P7.a i dijelom P7.c, sa određenim varijacijama. Nijedan od ispitanika nije odabrao odgovor P7.b, dok ih se veoma mali broj iz pojedinih starosnih kategorija opredelio za odgovore P7.d i P7.e.

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

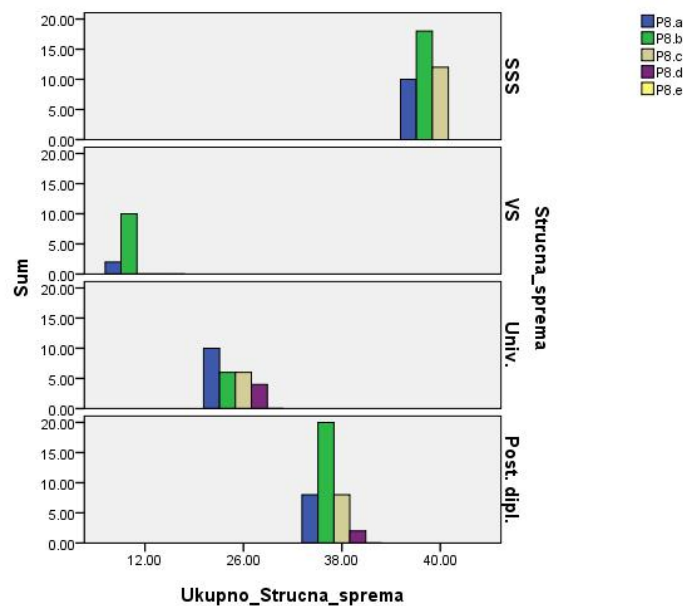
```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P7.a) SUM(P7.b) SUM(P7.c) SUM(P7.d) SUM(P7.e) BY
Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

Pitanje 8.– Kalkulacija autora na osnovu SPSS-a

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P8.a – P8.e kod osmog pitanja

P8	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P8.a	12	0.00	24.00	7.5000	6.09769
P8.b	12	0.00	36.00	13.5000	9.80260
P8.c	12	0.00	26.00	6.5000	8.36117
P8.d	12	0.00	4.00	1.5000	1.50756
P8.e	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosnog doba)

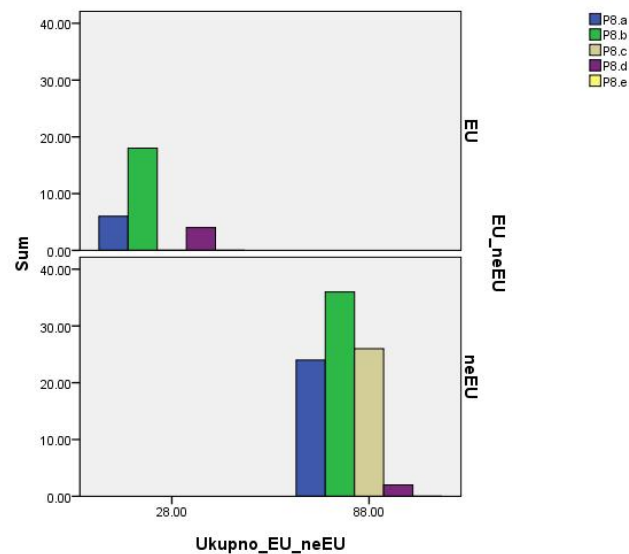


Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P8.a, P8.b, P8.c, P8.d i P8.e kod osmog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

Skoro čitavim skupom ulaznih podataka dominira drugi (P8.b) od ponuđenih odgovora na osmo pitanje, sa izuzetkom ispitanika sa univerzitetskim obrazovanjem, gdje dominira P8.a. U manjem broju su prisutni odgovori P8.c i P8.d, dok u niti jednom analiziranom slučaju nije izabran odgovor P8.e.

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P8.a) SUM(P8.b) SUM(P8.c) SUM(P8.d) SUM(P8.e)
BY Ukupno_Strucna_sprema
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#
```

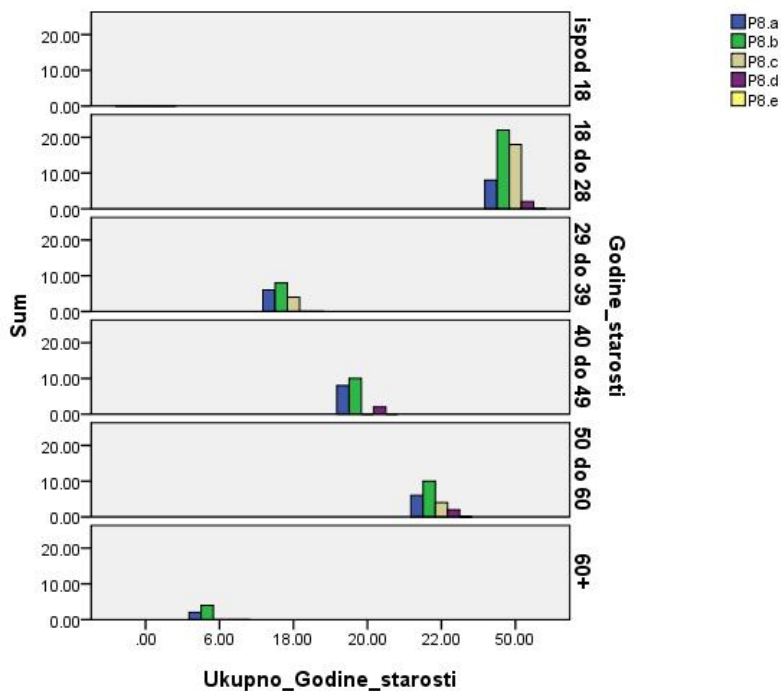


Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P8.a, P8.b, P8.c, P8.d i P8.e kod osmog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod osmog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika, dominira P8.b odgovor. Kao i u prethodno analiziranom slučaju niti jedan od ispitanika se nije opredelio za petu opciju, tj. P8.e odgovor. Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P8.a) SUM(P8.b) SUM(P8.c) SUM(P8.d) SUM(P8.e) BY
Ukupno_EU_neEU
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P8.a, P8.b, P8.c, P8.d i P8.e kod osmog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

Slično prethodno analiziranim slučajevima, nad čitavim uzorkom uglavnom dominiraju odgovori P8.b i dijelom P8.a, sa određenim varijacijama. U kategorijama 18 do 28, 29 do 39 i 50 do 60 godina, relativno mali broj ispitanika opredelio za P8.c odgovor. Slično se u kategorijama 18 do 28, 40 do 49 i 50 do 60 starosne dobi, relativno mali broj ispitanika opredelio za P8.d ponuđeni odgovor. S druge strane, nijedan od ispitanika nije odabrao odgovor P8.e.

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

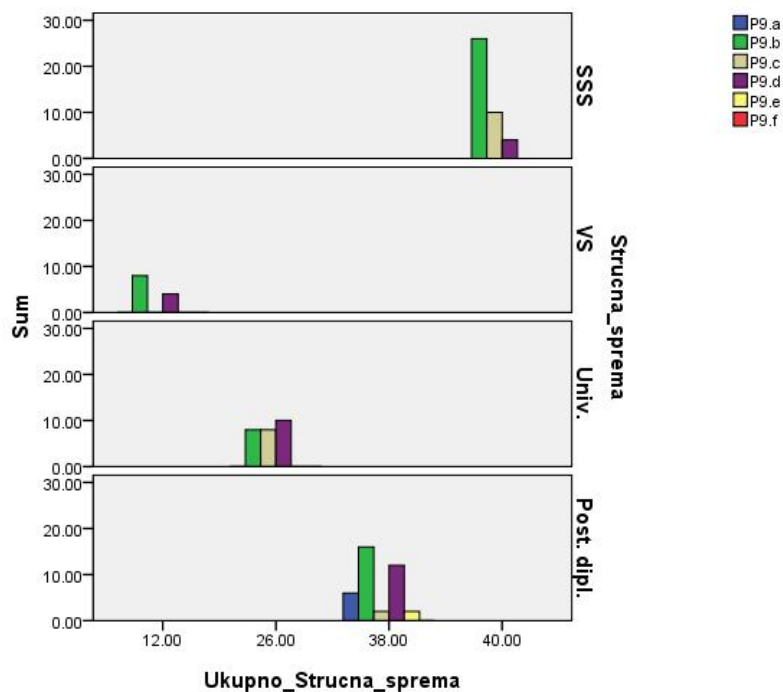

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)=SUM(P8.a) SUM(P8.b) SUM(P8.c) SUM(P8.d) SUM(P8.e) BY
Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

Pitanje 9. – Kalkulacija autora na osnovu SPSS-a

Tabela 1. Deskriptivna statistika za potpitanja P9.a – P9.f kod devetog pitanja

P8	N	Min	Max	Mean	Std. Dev.
P9.a	12	0.00	6.00	1.5000	2.43086
P9.b	12	0.00	44.00	14.5000	11.94305
P9.c	12	0.00	18.00	5.0000	5.87754
P9.d	12	0.00	20.00	7.5000	5.60032
P9.e	12	0.00	2.00	0.5000	0.90453
P9.f	12	0.00	0.00	0.0000	0.00000

(N = 12 / 4 kategorije stručne spreme + 2 kategorije zemlje + 6 kategorija starosnog doba)

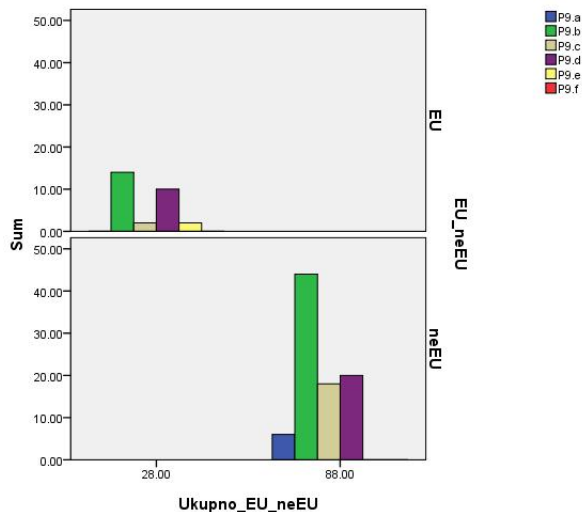


Slika 1. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P9.a, P9.b, P9.c, P9.d, P9.e i P9.f kod devetog pitanja u zavisnosti od stručne spreme ispitanika

U skoro čitavom skupu ulaznih podataka dominira drugi (P9.b) od ponuđenih odgovora na deveto pitanje, sa izuzetkom ispitanika sa univerzitetskim obrazovanjem, gdje dominira P9.d. U manjem broju su prisutni odgovori P9.c, P9.a i P9.e, dok u niti jednom analiziranom slučaju nije izabran odgovor P9.f.

Kod koji generiše grafik sa Slike 1 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)= SUM(P9.a) SUM(P9.b) SUM(P9.c) SUM(P9.d) SUM(P9.e) SUM(P9.f) BY
Ukupno_Strucna_sprema
/PANEL ROWVAR=Strucna_sprema ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```

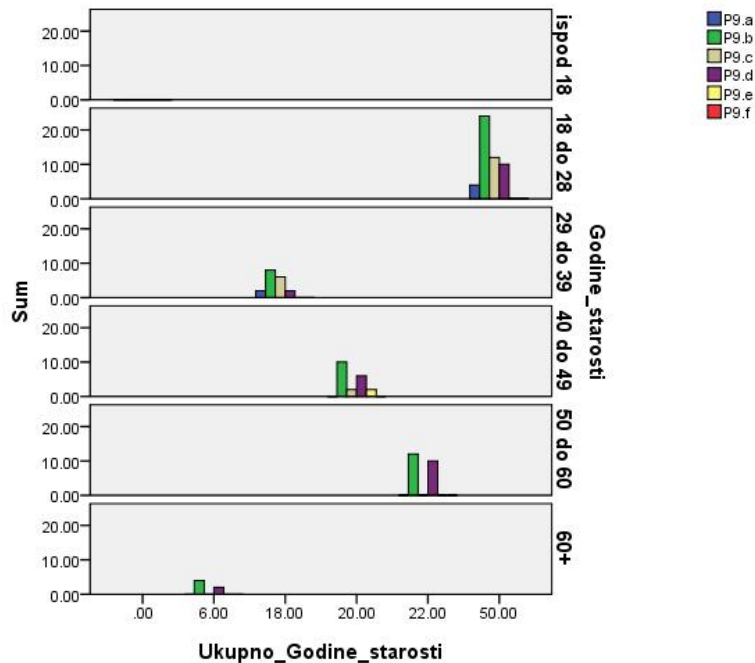


Slika 2. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P9.a, P9.b, P9.c, P9.d, P9.e i P9.f kod devetog pitanja u zavisnosti od države iz koje su ispitanici

Kod osmog pitanja u podskupovima EU i neEU ispitanika, dominira P9.b odgovor. Na drugom mjestu je P9.d, dok su ostali ponuđeni odgovori izabrani u daleko manjem broju slučajeva za obadvije analizirane kategorije država. Treba napomenuti da je broj ispitanika iz neEU država u ovom ispitivanju znatno veći iz praktičnih razloga dostupnosti ispitanika.

Kod koji generiše grafik sa Slike 2 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH /BAR(GROUPED)= SUM(P9.a) SUM(P9.b) SUM(P9.c) SUM(P9.d) SUM(P9.e) SUM(P9.f) BY
Ukupno_EU_neEU
/PANEL ROWVAR=EU_neEU ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Slika 3. Broj pozitivnih odgovora na pojedine opcije: P9.a, P9.b, P9.c, P9.d, P9.e i P9.f kod devetog pitanja u zavisnosti od starosne dobi ispitanika

Slično prethodno analiziranim slučajevima, čitavim uzorkom uglavnom dominira odgovor P9.b. U određenoj mjeri, zavisno od starosne dobi, -zabeleženo je prisustvo odgovora P9.d, P9.c, P9.a i P9.e. S druge strane, nijedan od ispitanika nije odabrao odgovor P9.f.

Kod koji generiše grafik sa Slike 3 u SPSS-u (ver. 17.0):

```
[#GRAPH BAR(GROUPED)=SUM(P9.a) SUM(P9.b) SUM(P9.c) SUM(P9.d) SUM(P9.e) SUM(P9.f) BY
Ukupno_Godine_starosti
/PANEL ROWVAR=Godine_starosti ROWOP=CROSS /MISSING=LISTWISE#]
```



Универзитет у Нишу
Економски факултет

ИЗЈАВА О АУТОРСТВУ

Изјављујем да је докторска дисертација, под насловом УЛОГА НАУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ОДРЖИВОМ РАЗВОЈУ ЦРНЕ ГОРЕ, која је одбрањена на Економском факултету Универзитета у Нишу:

- резултат сопственог истраживачког рада;
- да ову дисертацију, ни у целини, нити у деловима, нисам пријављивао/ла на другим факултетима, нити универзитетима;
- да нисам повредио/ла ауторска права, нити злоупотребио/ла интелектуалну својину других лица.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци, који су у вези са ауторством и добијањем академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада, и то у каталогу Библиотеке, Дигиталном репозиторијуму Универзитета у Нишу, као и у публикацијама Универзитета у Нишу.

У Нишу, 23.3.2018. године

Аутор дисертације Зоран Ковачевић

Потпис аутора дисертације Ковачевић Зоран



Универзитет у Нишу
Економски факултет

**ИЗЈАВА О ИСТОВЕТНОСТИ ШТАМПАНОГ И ЕЛЕКТРОНСКОГ ОБЛИКА
ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ**

Име и презиме аутора: Зоран Ковачевић

Наслов дисертације: Улога наутничког туризма у одрживом развоју Црне Горе

Ментор: Проф. Др. Снежана Ђекић

Изјављујем да је штампани облик моје докторске дисертације истоветан електронском облику, који сам предао/ла за уношење у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу.

У Нишу, 23.3.2018. године

Потпис аутора дисертације _____

Зоран Ковачевић



Универзитет у Нишу
Економски факултет

ИЗЈАВА О КОРИШЋЕЊУ

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Никола Тесла“ да, у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу, унесе моју докторску дисертацију, под насловом: УЛОГА НУТИЧКОГ ТУРИЗМА У ОДРЖИВОМ РАЗВОЈУ ЦРНЕ ГОРЕ

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском облику, погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију, унету у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу, могу користити сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons), за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство (CC BY)
2. Ауторство – некомерцијално (CC BY-NC)
3. Ауторство – некомерцијално – без прераде (CC BY-NC-ND)
4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима (CC BY-NC-SA)
5. Ауторство – без прераде (CC BY-ND)
6. Ауторство – делити под истим условима (CC BY-SA)

У Нишу, 23.3.2018. године

Аутор дисертације: Зоран Ковачевић

Потпис аутора дисертације Зоран Ковачевић

БИОГРАФИЈА

Мр Зоран Ковачевић рођен је 9. 7. 1972. године у Требињу. Основну и средњу школу завршио је у Херцег Новом. Дипломирао је на Поморском факултету у Котору на одсеку за Менаџмент луке и стекао звање дипломирани поморски инжињер. На Економском факултету у Београду је 2005. године специјализирао на одсеку за Маркетинг менаџмент туристичког производа и стекао звање специјалиста за менаџмент туристичког производа. Магистрирао је 2009. године на Економском факултету у Београду одбраном магистарског рада на тему „Улога наутичког туризма у процесу креирања туристичког производа Црне Горе“. Међу првима се у Црној Гори и Србији бавио научним истраживањем наутичког туризма користећи претходно стечена знања из области наутике (на Поморском факултету у Котору) и менаџмента у туризму (на Економском факултету у Београду).

Од 2007. до 2012. године био је запослен у Јадранском бродоградилишту Бијела А.Д. као саветник председника одбора директора за јахтинг програм, а након тога и као Секретар друштва.

Од 2012. године запослен је у Институту Др.Симо Милошевић Игало А.Д., прво на месту извршног директора, па потом на месту председника одбора дриектора.

Од 2008. до 2012. године на Факултету за менаџмент у Херцег Новом радио је као сарадник на предметима Основе менаџмента и Услужни менаџмент. Аутор је и коаутор више научних радова из области наутичког туризма и његовог утицаја на економије земаља у којима се развија.

Добро говори и пише енглески језик. Поседује неопходне информатичке вештине за коришћење програма MsOffice и Интернет сервиса. Ожењен је, отац двоје дјеце.