

DSL "DIO SEKTORA 56"

Obradivač plana:
„Montecep”
– Centar za planiranje urbanog razvoja-
Benovo 36, Kotor

**PROCJENA EKONOMSKO-DEMOGRAFSKOG
UTICAJA DRŽAVNE STUDIJE LOKACIJE
“DIO SEKOTRA 56”**

Kotor, Jun 2012. godine

Državna studija lokacije "Dio sektora 56"

„EKONOMSKA ANALIZA SA TRŽIŠNOM PROJEKCIJOM”

Naručilac plana:

MINISTARSTVO ZA ODRŽIVI RAZVOJ I TURIZAM CRNE GORE

Obradivač:

MONTECEP – CENTAR ZA PLANIRANJE URBANOG RAZVOJA

Kotor, Benovo 36 (Poštanski fah 76)

Rukovodilac MonteCEP-a

***Saša Karajović*, dipl. prostorni planer**

Obradivač studije

Mr Zoran Senić, dipl.ecc.

kingston@t-com.me

069/688 588

Kotor – Jun 2012. godine

S a d r ž a j:

<i>1 Uvod</i>	4
<i>2 Utvrđivanje lokacija i alternative u pogledu lokacije</i>	4
<i>3 Zainteresovane strane (stakeholders)</i>	10
<i>4 Društvene stavke za razmatranje u vezi projekta</i>	14
<i>5 Ekonomska ograničenja i faktori za projekta</i>	16
<i>6 Stavke i ekonomski parametri u vezi projekta</i>	19
<i>7 Projektovani prihodi i finansijski rezultati po osnovu valorizacije ukupnih kapaciteta</i>	27
<i>8 Društvena korisnost projekta</i>	33

1. Uvod i djelokrug rada

Djelokrug rada

Ovaj Izvještaj pruža priloge za demografsko-ekonomsku procjenu u sklopu datog urbanističkog projekta. Konkretni ciljevi Izvještaja su sljedeći:

- Opisati demografsko-ekonomsko okruženje za predloženu izgradnju u regionalnom i lokalnom kontekstu;
- Dati rezime ključnih demografsko-ekonomskih pitanja i uticaja koji proističu iz različitih scenarija izgradnje;
- Utvrditi potencijalna ograničenja za predloženu izgradnju, potencijalna osjetljiva demografsko-ekonomska pitanja i prilike koje se ukazuju, kao što je očuvanje i/ili unapređenje zaštićenih lokacija;
- Utvrditi ekonomsko-finansijske implikacije i društvenu korisnost potencijala koji proizilaze iz predmetne Studije lokacije.

Ograničenja

- 1) Državna studija lokacije, pa samim tim i Studija ekonomsko-demografske procjene, se ograničava na proučavanje prostora iz obuhvata urbanističkog plana.
- 2) Ukupna površina zahvata je 50,7 ha,
- 3) Izvještaj je pripremljen na osnovu analize raspoloživih informacija, uključujući informacije koje su obezbijedili Obradivač plana, Ministarstvo za ekonomski razvoj, Ministarstvo turizma i urbanog razvoja kao i posjete predmetnoj lokaciji i okolnom priobalnom području.
- 4) Izvještaj se zasniva na javno dostupnim (u mnogim elementima ograničenim) informacijama i drugoj dokumentaciji za koju se pretpostavlja da je bila tačna u vrijeme izrade Izvještaja. Prilikom izrade ovog Izvještaja nije sprovedeno nikakvo istraživanje ili uzorkovanje.

2. Utvrđivanje lokacije i alternative u pogledu lokacije

Društveno-ekonomski kontekst

2.1. Barsko kopneno područje ima površinu od 506 km² na kojem živi 42.368 stanovnika. Najviša tačka opštine je planina Rumija na nadmorskoj visini od 1596 metara. Bar ima prosječno 270 sunčanih dana godišnje i spada među najsunčanija mjesta južne Evrope. Klimu karakterišu duga i topla ljeta, a srednja godišnja temperatura iznosi 15,5°C, u julu 23°C, a januaru 10°C.

Stari dio grada, Stari Bar, pominje se u dokumentima koji potiču iz 10. vijeka. Na samom ulasku u grad nalazi se drvo masline staro između 2.000 i 2.500 godina. Ovo je najstarija maslina na svijetu i još uvijek daje plodove. Obalom, zapadno od Bara, nalazi se Sutomore, smješteno uz atraktivnu pješčanu plažu pored koje su nanizani brojni hoteli, odmarališta i kuće. Dalje put vodi kroz pitoma primorska mjesta Buljaricu, Čanj i mnoga druga, uz obilje sunca i netaknutu prirodu. Ovaj dio obale završava se primorskim gradićem Petrovcem koji sve više postaje turistički centar sa kvalitetnom ponudom i turističkom uslugom. Obala koja obuhvata područje Budve do Bara formira predio, koji je okarakterisan kao "pješčana obala" Crne Gore. Prirodna ljepota ovog dijela obale, u jednom dijelu, prevazilazi ljepotu

plaža npr. južne Dalmacije i ima veliki značaj za privredni razvoj ovog regiona. Cjelokupni region duž Barske rivijere i, posebno, sutomorske i čanjske plaže pružaju nesvakidašnje pogodnosti za ljetni porodični odmor. Turistička sezona u ovom dijelu traje od juna do septembra, a najveća posjećenost je tokom jula i avgusta.

Područje Bara je dostupno sjeverno iz pravca Podgorice (medjunarodni aerodrom-vrijeme transfera 45 minuta) i zapadno iz pravca Tivta (medjunarodni aerodrom-vrijeme transfera 55 minuta). Završena je i izgradnja tunela Sozina, koji je smanjio vrijeme transfera od Podgorice do Bara, Budve i Petrovca.

Državna studija lokacije radi se za dio sektora 56 (prostor Marine Bar i putničkog pristaništa) koji je u zahvatu Prostornog plana područja posebne namjene za morsko dobro.

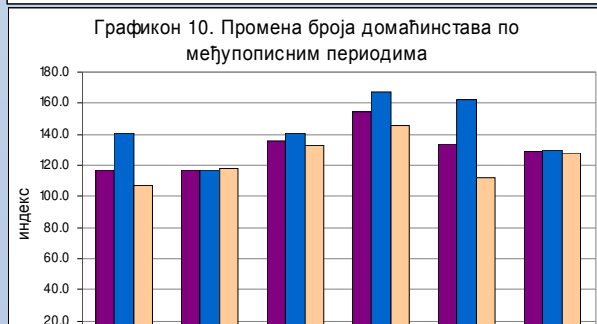
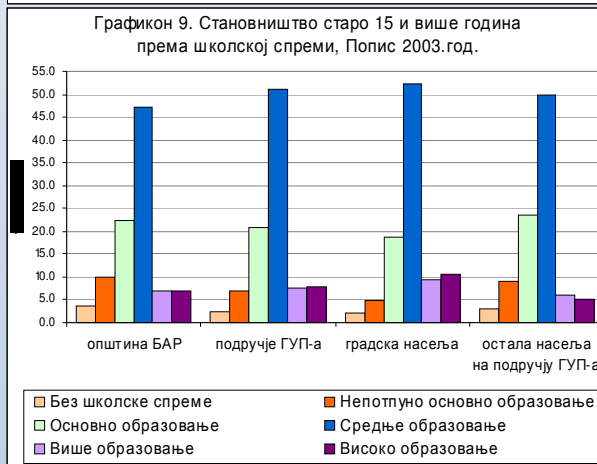
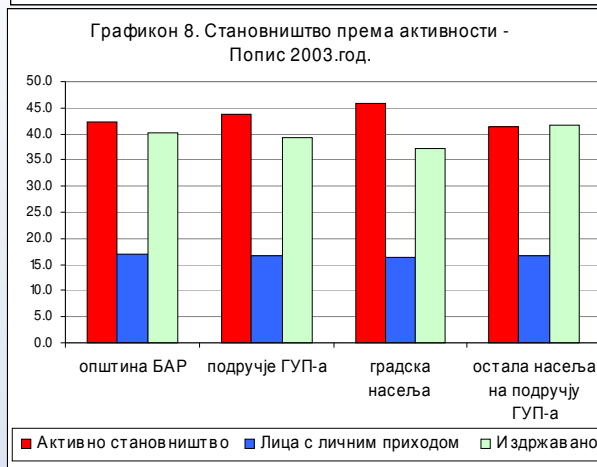
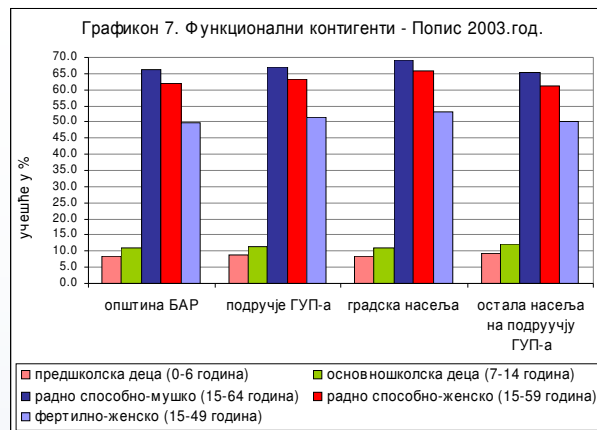
Granica plana obuhvata prostor marine i sa sjeverne i južne strane se graniči sa lukobranima marine, sa istočne strane obuhvata postojeće gradsko šetalište uz marinu i poklapa sa granicom morskog dobra, a sa zapadne strane granica plana ulazi u vode Jadranskog mora.

2.2. Najveće urbano jezgro u regionu je sam grad Bara. Glavni jezik u ovoj regiji je crnogorski/srpski. U državnim školama uče se crnogorski, srpski i jezici ostalih naroda. Barska opština ima 83 naselja. Podijeljena je u dvanaest mjesnih zajednica. Preovlađujuća vjeroispovijest u Baru je pravoslavna (59,58%); slijede procenti muslimanskih i katoličkih vjernika (27,56% odnosno 7,74%). Oko 42% stanovništva, prema popisu iz 2011. godini nalazi se u gradskom tipu naselja.

Funkcionalni kontingenti-Potencijali predškolskog kontingenta (0–6 godina) iznosili su, prema popisu iz 2003. godine, 3.049 djece, ili 8,8% ukupnog stanovništva, a u osnovnoškolskom kontingentu (7–14 godina) 3.966, tj., 11,5% ukupnog stanovništva.

Distribucija ovih kontingenata po naseljima je veoma neravnomjerna. U 3 gradska naselja koncentrisano je nešto manje od polovine dece predškolskog uzrasta (47,7%) i osnovnoškolskog uzrasta (47,2%). Potencijali u radno sposobnom stanovništvu u 2003. godini iznosili su za žene (15 – 59 godina) 11.343 lica ili 63,4% ženske populacije, a za muškarce (15–64 godina) 11.380 lica ili 67,2%, pri čemu je u gradskim naseljima koncentrisano 51,6% od ukupnog radno sposobnog stanovništva, i to 52,9% ženskog i 50,4% muškog.

Broj ženskog fertilnog stanovništva (15–49 godina) na području GUP-a čini 9.224 (51,6% ukupnog ženskog stanovništva). Koncentracija žena u fertilnom dobu u gradskim i ostalim naseljima bila je u odnosu 52,5% : 47,5%.



2.3. Aktivnost, profesionalna struktura i potencijali stanovništva-U ekonomskoj strukturi stanovništva, prema podacima iz GUP-a, dominirala su aktivna lica (43,6%), zatim izdržavana lica (39,4%), dok su lica s ličnim prihodom učestvovala sa 16,6%. Koeficijent iskorišćenosti radnog kontingenta, za ukupno stanovništvo, iznosio je 66,9%, kod muškaraca 74% i kod žena 59,7%. U gradskim naseljima je iskorišćenost radnog kontingenta za ukupno stanovništvo iznosila 68,1%, kod muškaraca 72,4%, a kod žena 64,0%. Ostala naselja su u prosjeku imala manju iskorišćenost radnog kontingenta za ukupno stanovništvo (65,6%), s tim što je kod muškaraca ona nešto veća (75,7%), a kod žena su rezerve radne snage mnogo veće nego u gradskim naseljima (54,9%). Od ukupnog broja aktivnih lica (15.196), djelatnost je obavljalo 67,8% (10.305 lica) i to iz oblasti primarnog sektora 1,6%, sekundarnog 13,4%, tercijarno–kvartarnog 80,6%, a za 4,4% je nepoznata djelatnost. Od ukupnog broja zaposlenih u prerađivačkoj industriji radi 6,9%, građevinarstvu 4,1%, u djelatnostima u vezi sa saobraćajem, skladištenjem i vezama 24,8% u trgovini i opravci motornih vozila i predmeta za ličnu upotrebu 18,0%, u državnoj upravi i odbrani i obaveznom socijalnom osiguranju 9,8% u hotelima i restoranima 6,9%, u zdravstvu i socijalnom osiguranju 6,0% i obrazovanju 5,3%, a ostale komunalne, društvene i lične uslužne aktivnosti obavlja 6,2%.

2.4. Od Otrantskih vrata Bar je udaljen svega 180 km vazdušne linije, zbog čega se zove "kapijom Jadrana". Bar se nalazi na samo 75 km od glavnog grada Crne Gore, Podgorice, a na udaljenosti od po 70 km, nalaze se dva aerodroma – Podgorica i Tivat. Ova rastojanja su puštanjem u rad tunela Sozina skraćena, tako da rastojanje do Podgorice sada iznosi 49,7 km, dok se aerodrom Golubovci nalazi na udaljenosti od 40 km. Bar je veza Crne Gore sa svijetom, jer je granična opština, koja je Jadranskim morem vezana sa Italijom. Veze opštine Bar sa ostalim djelovima zemlje ostvaruju se neposredno preko tri vida saobraćaja – drumskim, željezničkim i pomorskim, dok se posredna veza vazдушnim saobraćajem ostvaruje preko aerodroma koji su locirani u Golubovcima (Podgorica) i Tivtu.

Okosnicu drumskih veza čine:

- dio magistralnog puta M2, koji se pruža sjevero–zapadnim dijelom Opštine i povezuje primorje sa gravitirajućim prostorom RCG i šire;
- magistralni put M2.4 koji se proteže obalom od Petrovca, preko Bara ka Ulcinju. Ovom saobraćajnicom omogućene su veze ka zapadu (opština Budva) i istoku (opština Ulcinj);
- regionalni put R–16 (Virpazar–Ostros–Vladimir) koji se pruža sjeveroistočnom granicom Opštine uz Skadarsko jezero i spaja magistralne puteve M2 i M2.4;
- lokalni put Bar–Virpazar, koji se proteže središnjim pojasom opštine kroz masiv Rumije;
- lokalni put Bar–Pečurice–Kamenički most, čija trasa slijedi, gotovo paralelno, magistralni put M2.4.

U pravcu jugoistok–sjeverozapad, pruža se magistralna željeznička pruga (Beograd–Bar) normalnog kolosjeka u dužini od 24,8 km. Luka Bar omogućava kvalitetnu pomorsku vezu Bara kako sa gradovima na jadranskoj obali tako i sa širim područjem. Vazдушnim pristaništima u Podgorici i Tivtu, stanovništvu opštine omogućene su veze sa najznačajnijim aerodromima u zemlji, a preko njih sa cijelim svijetom. Veze sa aerodromom u Podgorici su moguće drumskim i željezničkim saobraćajem, dok su veze ka Tivtu oslonjene isključivo na drumski saobraćaj.

Ocjenjujući kvalitet veza ovoga područja, naročito sa zaleđem, može se konstatovati da najznačajniju ulogu imaju drumske i željezničke veze, dok su veze vazдушnim saobraćajem, zbog posredne pristupačnosti, manjeg značaja. Veze sa priobalnim gradovima uglavnom su oslonjene na drumski saobraćaj dok potencijali pomorskog saobraćaja nijesu iskorišćeni.

U Baru postoji bolnica, Dom zdravlja, Dom kulture, filijala Pošte Crne Gore, policijska stanica, nekoliko otvorenih i zatvorenih pijaca i veliki broj sportskih i kulturnih institucija. Glavna bolnica nalazi se u Starom Baru.

2.5. Stalni broj stanovnika u gradskom području Baru, koji je u neposrednom kontaktu sa prostorom pokrivenim Državnom Studijom lokacije iznosi oko 42% ukupnog stanovništva u Opštini ili oko 18.000 stanovnika. Ovaj broj se ljeti uvećava za preko 10.000 posjetilaca. U ovoj regiji je došlo do značajnije izgradnje u posljednjih 5 godina tokom koga je izgrađen veliki broj individualnih i kolektivnih stambenih objekata.

Objekti i pozicioniranje

2.6. Državna studija lokacije se radi za prostor koji je dio sektora 56 PPPPN MD i u obuhvatu plana nalaze se marina Bar i dio gradskog šetališta na koji ona direktno izlazi, kao i putnički terminal Luke Bar. Prostor se može okarakterisati kao neizgrađen. Jedini veći objekat je zgrada putničkog terminala u kojoj su, pored osnovnih aktivnosti vezanih za funkcionisanje terminala i pružanje potrebnih usluga, smješteni i ugostiteljski sadržaji ali i kancelarije preduzeća koje upravlja aktivnostima marine. Iako je predmetno područje direktno nadovezano na gradsko šetalište i preko njega na sam centar grada, ono ne funkcioniše kao dio gradskog jezgra već je odsječeno od njega i sadržajno i ambijentalno. Razlozi za to leže u načinu na koji marina danas funkcioniše odnosno aktivnostima i sadržajima koji se unutar nje odvijaju a prema kojima je i čitav prostor kopnenog dijela marine prilagođen.

2.7. Pravci korišćenja lokacije i predložena projektna rješenja odgovaraju principima i ciljevima izloženim u PPCG-2020, što se tiče ekonomskog razvoja, i posebno razvoja u turističkom sektoru. Smjernice za primjenu plana-Uz namjenu prostora i uslova za uređenje, izgradnju i zaštitu PPPPNMD utvrdio je, u ekonomskom segmentu, i smjernice za primjenu Plana.

Ostala ograničenja:

- 🚧 Kontaktna zona ovog plana pokrivena je sa dva planska dokumenta:

DUP »TOPOLICA-I« BAR, IZMJENE I DOPUNE

DUP »PRIVREDNA ZONA BAR-I FAZA«

- 🚧 Namjena, sadržaj i valorizacija prostora determinisana je i Ugovorom o koncesiji, zaključenim između Vlade RCG i "Marina" A.D.
- 🚧 Ograničenja koja proizilaze iz mišljenja, planova i sugestija drugih državnih institucija i preduzeća koja se nalaze ili koriste prostor iz obuhvata plana.

Na taj način, predloženim rješenjem poštovani su planovi šireg područja, te unutar zadanih uslova iz Odluke o izradi ovog urbanističkog plana respektovana su i sva druga objektivna ograničenja.

2.8. Sagledavanjem postojećeg stanja na terenu uočene se dvije dominantne odlike predmetnog područja:

- nedovoljna iskorišćenost postojećih potencijala same marine

- neiskorišćenost izuzetno povoljne pozicije marine u odnosu na grad Bar-Centar Bara odvojen je od marine jedino šetalištem koje, po svojoj prevashodnoj ulozi i načinu korišćenja, nikako ne bi trebalo da predstavlja barijeru u izlasku grada na more odnosno marinu a na terenu se stiže upravo takav utisak.

Uslovljeno postojećim stanjem formiran je i koncept budućeg razvoja ovog prostora koji se može prepoznati u sledećem:

I- stvaranju uslova za izgradnju moderne luke nautičkog turizma u kojoj se pružaju svi tipovi usluga za zadovoljavanje potreba nautičara i posetilaca-od mogućnosti kompletnog servisiranja plovila do najrazličitijih turističko-komercijalnih i rekreativnih sadržaja

II- inkorporiranju marine u gradski život Bara

III- unapređenju funkcionisanja putničkog terminala

2.9. Kao ocjenu podobnosti ovog prostora za razvoj planiranih sadržaja treba napomenuti da karakteristike terena povoljno utiču na sam graditeljski proces.

2.10. Urbanističko rješenje u okviru zahvata Studije lokacije planira sljedeće sadržaje:

- zgrada UPRAVE MARINE koja predstavlja prostor iz kojeg se sprovodi rukovođenje svih aktivnosti marine ali i pružaju osnovne informacije o njoj. Ovdje se mogu organizovati kancelarijski prostori uprave marine, info punktovi sa svim podacima o samoj marini ali i njenom okruženju, turističke agencije i rent-a-car službe, ambulanta, sanitarni blok i svi drugi primarni uslužni sadržaji marine.
- zgrada HOTELA koja treba da obezbijedi smještajne kapacitete same marine
- kompleks objekata sa pratećim sadržajima marine: prodaja nautičkog pribora i opreme, salon za prodaju brodova i čamaca, manji trgovinski lokali specijalizovanog tipa poput nautičke knjižare, suvernirnice, foto radnje i sl., manji trgovinski lokali sa sadržajima opšte potrošnje poput butika odjeće i obuće, apoteka i sl., lokali različitog tipa usluga (frizer, kozmetičar ...), ugostiteljski lokali (kafići, restorani, picerije ...)
- objekat JEDRILIČARSKOG KLUBA koji se može organizovati na ovom doku ali i na zapadnom, spoljnjem lukobranu kao dio sportsko-rekreativnih sadržaja, a unutar kojeg se mogu planirati klubske prostorije, škole jedrenja, teretane i druge prostorije za fitnes, ugostiteljski sadržaji, manje površine za rekreaciju na otvorenom i sl. Jedriličarski klub treba da je i u blizini servisnih površina kako bi se obezbedili uslovi izvlačenja i servisiranja manjih jedrilica.

Svi ovi objekti i kompleksi treba da razvijaju i sadržaje koji nisu usko specijalizovani već za širu strukturu korisnika kako bi se život marine nastavio i van sezone.

Lokalne i javne percepcije lokacije

2.11. Percepcije u javnosti o tome šta bi predložena lokacija mogla doprinijeti regiji veoma su entuzijastične i optimistične. Lokalno stanovništvo, posebno zaposleni i korisnici postora u marini, u nautičkom turizmu i valorizaciji prostorne supstance u Baru vide važan izvor prihoda.

2.12. Sa druge strane, državni zvaničnici smatraju da će, sa novom predloženom izgradnjom, investitori privući elitno nautičko tržište, poput uspješne priče iz Porto Montenegro-Tivat.

2.13. Zvaničnici Morskog dobra iz Budve su posebno zainteresovani za izgradnju koja čuva životnu sredinu i jedinstvene karakteristike ovog dijela obale.

2.14. Stanovnici Bara, kao uostalom i stanovnici ostalih primorskih opština, izražavaju zabrinutost da postojeći kupci usluga marine nemaju svijest o životnoj sredini. I oni bi voljeli da privuku manji broj nautičkih turista koji bi više trošili i "poštovali i čuvali njihovu životnu sredinu".

2.15. Međutim, svi lokalni stanovnici, predstavnici NVO i privrede prvenstveno su zabrinuti u pogledu toga da li će nova izgradnja donijeti više radnih mjesta i generisati nove korisnike marine sa uticajem na ekonomski rast i razvoj privrede u Opštini. Većina privatnih i javnih domaćih zainteresovanih strana očekuje da bi lokalno stanovništvo i opština trebalo da ima neposrednu korist od izgradnje.

2.16. Stanovništvo takođe snažno podržava *sve opcije privlačenja stranih ulaganja bez obzira da li se radi o "greenfield" investicijama, joint venture ili opciji zakupa*. Posebno se potencira potreba otvaranja novih radnih mjesta.

Dio njihovog otpora, u jednom dijelu i od strane lokalnih ribara i vlasnika manjih plovnih objekata, odražava zategnute odnose sa Morskim dobrom i Opštinom u dijelu korišćenja tzv. "komunalnih vezova" i dijela marine u kojoj su skoncentrisane ribarice.

Njihova percepcija jeste da se njihove uplate u sprovedenom postupku samodoprinosu za izgradnju marine zloupotrebile te da imaju "ekonomsko" i "istorijsko" pravo na korišćenje ovog dijela marine.

3. Zainteresovane strane (*stakeholders*)

Nautički turizam, nautički turisti, država, lokalna privreda i stanovništvo

3.1. Generalno posmatrano, u posljednjih oko 30 godina kada upravo i započinje ozbiljniji razvoj nautičkog turizma kod nas (prvenstveno izraženo kroz početni razvoj izgradnje marina), nautički se turizam dokazao kao jedan od *najpropulzivnijih, najstabilnijih i najžilavijih oblika turizma*.

Broj turističkih – nautičkih posjeta *kontinuirano raste* iz godine u godinu, broj brodova na stalnim vezovima u našim marinama takođe je u stalnom porastu. Neke destinacije na crnogorskom Jadranu su gotovo i *preopterećene*, mjesto za siguran privez jahti i brodića je u špici sezone vrlo teško pronaći u gotovo svim marinama, naročito u blizini najatraktivnijih nautičkih destinacija (npr. Budva i Bar), a posebno tokom najavljenog lošijeg vremena. Svemu navedenom je pridonio i *razvoj čarterskog nautičkog turizma*.

Pozitivne efekte nautičkog turizma moguće je sagledati na svim nivoima, od državne do lokalne, ali i na nivou cijelog niza privrednih djelatnosti.

Država se razvojem nautičkog turizma promovisala ne samo kao snažna nautička destinacija, nego i kao sve važnija turistička destinacija.

Za pojedine opštine, kakav je primjer Bara, razvoj nautičkog turizma je značio ne samo novi kvalitet cjelokupnog turističkog razvoja, nego i cijeli niz privrednih efekata do kojih bez njega ne bi ni došlo.

Posebno su značajni efekti nautičkog turizma na pojedine privredne djelatnosti. S obzirom da turizam kao zasebna djelatnost ne postoji, kada se govori o efektima nautičkog turizma na turizam u cjelini, misli se na sve one djelatnosti odnosno privredna područja i njihove odgovarajuće djelove koji su s turizmom direktno ili indirektno povezani:

- ✦ djelatnost marina
- ✦ djelatnost iznajmljivanja plovnih prevoznih sredstava
- ✦ gradnju i popravak brodova i čamaca
- ✦ trgovinu na malo
- ✦ djelatnost hotela i restorana
- ✦ prevozničku djelatnost, posebno vazdušni prevoz
- ✦ i cijeli niz drugih djelatnosti.

Najvredniji efekti pojave i razvoja nautičkog turizma događaju se na lokalnim nivoima, odnosno na područjima pojedinih gradova i naselja, i to u sljedećem smislu:

- Lokalno stanovništvo je u mogućnosti da ostvari dodatni prihod (prodaja ribe, ugostiteljstvo, druge turističke usluge).
- Lokalne luke i uvale postale su mjesta prikupljanja sredstava naplaćivanjem cijene veza u luci ili u uređenim sidrištima.
- Lokalno stanovništvo je u poziciji da ostvari dodatni prihod prodajom hrane i pića i sl.
- Veće mogućnosti za zapošljavanje utiču na porast standarda u primorskim mjestima, na opšte povećanje blagostanja u porodicama, te na stvaranje mogućnosti razvoja i revitalizacije različitih djelatnosti specifičnih za pojedini kraj.

Jedan od osnovnih zadataka u budućem planskom upravljanju razvojem nautičkog turizma Barske rivijere je formiranje pouzdanog informacionog sistema o svim kapacitetima turističkog smještaja.

3.2. Osnovni nedostaci i posljedice. Naravno, i pored niza nesumnjivih i sasvim jasnih ekonomskih i socijalnih dobiti koje su u proteklom periodu ostvarene u razvoju nautičkog turizma i svim njegovim posljedicama, takav je razvoj iz niza razloga doveo i do *odredjenih nedostataka*. Među najvažnije direktne i indirektno negativne efekte i posljedice mogu se izdvojiti sljedeće:

1. Narušavanje kvaliteta okoline

Narušavanje kvaliteta prirodnog okruženja jedan je od mogućih nedostataka (pretjeranog) razvoja nautičkog turizma, i to zbog:

- *izgradnje marina* na neadekvatnim mjestima s obzirom na prirodne karakteristike krajolika

- *pretjeranog broja sidrišta* u uvalama s nedovoljnim provjetravanjem mora
- tokom špica sezone mnoga su mjesta, poznate turističke destinacije, toliko «zauzeta» usidrenim i privezanim brodovima da dovode do *ogromne gužve, značajnog pada sigurnosti plovidbe i veza*, samih plovila kao i članova posada

2. Onečišćenje mora (i obale)

Onečišćenje mora i obale zbog povećanog broja plovila u pojedinim akvatorijima (otpad, kaljužne i fekalne vode).

3. Nedovoljni nivo upravljivosti sistema

S obzirom na osnovne karakteristike nautičkog turizma kao dinamičkog sistema, (slobodno kretanje nautičara, lijepa priroda, ograničeni kapaciteti, nekoordinirane akcije i aktivnosti i sl.), sasvim je razumljivo da je nemoguće *očekivati potpunu upravljivost sistema nautičkog turizma*.

Ako bi nešto tako i bilo moguće, najvjerojatnije bi negativno djelovalo na motivaciju mnogih nautičara da izbjegavaju crnogorski dio Jadrana upravo zbog možda pretjeranih restrikcija do kojih bi moglo doći. Dakle, potrebno je vidjeti do koje je mjere *moгуće povećati nivo upravljivosti* a time istodobno ne narušiti one atribute za koje smo utvrdili da vrijede za nautički turizam.

4. Pretjerana izgradnja obale i priobalja (lučice, marine)

Kao posljedica pretjerane izgradnje i pretjerane komercijalizacije opšti nivo atraktivnosti naše nautičke turističke ponude – zbog pretjeranog broja plovila, pretjerane gužve i nemogućnosti nalaženja sigurnog i poželjnog veza – *može biti sve više i više doživljena s negativnim atributima* (pretjerana gužva, nema vezova, skupoća...) što u dugoročnom smislu može dovesti do pada interesa i pada ukupne privredne vrijednosti ove grane.

5. Pretjerana komercijalizacija

U proteklom je periodu bilo vidljivo da apetiti za izgradnjom privezišta pa i marina izuzetno rastu jer ih se od strane njihovih promotora vidjelo kao unosnu investiciju. Ako bi došlo do značajnijeg narušavanja osnova na kojima počiva nautički turizam, postoji realna mogućnost da se i ukupni nivo atraktivnosti nautičkog turizma smanji.

6. Kratkoročnije negativne posljedice

One su uglavnom već ranije nabrojane i sastoje se u pretjeranoj gužvi uzrokovanoj prevelikim brojem plovila na neregulisanim privezištima, neadekvatnim privezištima u pojedinim destinacijama, neregulisanom i promjenjivom odnosu lokalnih vlasti prema naplaćivanju «usluga» u lukama, lučicama i privezištima.

7. Dugoročnije uočene negativne posljedice razvoja nautičkog turizma

One bi se mogle sastojati u tome da će – možda postupno - nastupiti postupan pad interesa nautičara za posjetu crnogorskom Jadraniu zbog pretjerane gužve, neodgovarajućeg kvaliteta ponude i pretjeranih

cijena usluga, slabe ukupne regulacije sistema i sl., pa onda i opšteg pada nivoa atraktivnosti našeg mora i obale.

Na kraju se ipak može zaključiti da je nautički turizam do sada u Crnoj Gori donio ipak mnogo više pozitivnih nego negativnih posljedica.

3.3. Obilježja razvojnih trendova i očekivana potražnja. Crna Gora je svojim značajnim dijelom smještena na Mediteranu, pa kad je riječ o korišćenju mora u određenoj mjeri je učesnik svega što se događa u toj regiji. Takav je slučaj i sa nautičkim turizmom. Trendovi u nautičkom turizmu koji se uoče u turistički razvijenijim zemljama Mediterana mogu se očekivati ili su već prisutni i kod nas. Zbog djelimičnog zaostajanja Crne Gore u razvoju nautičkog turizma u odnosu na npr. Italiju, Francusku i Španiju, moguće je pratiti pozitivne i negativne posljedice koje je razvoj nautičkog turizma imao, prije svega na privredu i okruženje u tim zemljama. Iskustva tih zemalja omogućuju Crnoj Gori lakše sagledavanje svog razvojnog puta. Naime, specifičnosti crnogorske obale, karakteristike mentaliteta lokalnih žitelja, dosegnuti stepen privrednog razvoja koji uključuje i razvoj komunalne, saobraćajne i društvene infrastrukture itd., nameće planerima neka ograničenja koja u navedenim zemljama nisu postojala ili barem ne u istom obliku i u istoj mjeri. Osim toga, uslovi na globalnom nautičkom i turističkom tržištu, uopšte gledano, danas su drugačiji od onih kakvi su bili u vrijeme intenzivnog razvoja nautičkog turizma u navedenim zemljama.

Uvidom u literaturu koja se bavi nautičkim turizmom na Mediteranu i nekim novijim istraživanjima uočeni su sledeći trendovi:

- Javlja se ograničenja u izgradnji marina radi zaštite okruženja.
- Izgradnja marina u “prirodno osjetljivim” područjima zaustavljena je od strane EU.
- Marine širom Mediterana se proširuju, povećavaju kapacitete, ali i osposobljuju za primanje mega jahti (u Veneciji gradske vlasti zagovaraju izgradnju centra za prihvat mega jahti u centru jer se u posljednjih nekoliko godina promet luksuznih jahti u posjetu Veneciji udvostručio). Grčka kreće prema privatnom menadžmentu tri marine u državnom vlasništvu u okolini Atine; Ministarstvo razvoja planira izgradnju ili proširenje 38 državnih marina i dugoročno iznajmljivanje upravljanja marinama privatnom sektoru.
- Populacija koja plovi stari; marine bi trebale biti svjesne demografskih karakteristika svojih potrošača – predlaže se investiranje u usluge koje odgovaraju životnom stilu nautičara.
- Nekoliko studija pokazuje da izgradnja marina može i unaprijediti prirodno okruženje (transformacija napuštenih fabrika i područja).
- U poslovanju se javlja problem sezonskog faktora.
- Povećava se potražnja za većim, tj. dužim vezovima, i to najprije u segmentu plovila dužine 12 do 15 metara i dužih od 15 metara, a spominje se i veća potražnja za tzv. mega jahtama, dužim od 20 metara.
- U italijanskim marinama raste udio plovila na motorni pogon, a u crnogorskim i hrvatskim marinama evidentan je porast učešća jedrilica.
- Plovila na stalnom vezu u marinama se koriste češće nego prije.
- Dužina plovidbe, tj. vrijeme izbjivanja plovila na stalnom vezu iz marine se skraćuje.
- Broj članova posade u prosjeku se povećava.
- Broj tranzitnih uplovljavanja u marine se povećava.
- Potražnja za čarterom u prosjeku se povećava.

- Primjećen je trend češćeg korištenja servisnih i ugostiteljskih usluga u marinama; pri tome se sve više traže visoko specijalizovane i sofisticirane servisne usluge koje odgovaraju i tehnički savršenijim plovilima.
- Češće se koriste ugostiteljske usluge i zabavni sadržaji u marini.
- Došlo je do porasta potražnje s istočnih tržišta, ali dijelom i sjevernoevropskih tržišta (Velika Britanija, skandinavske zemlje).
- Došlo je do povećanja konkurencije na Mediteranu.
- Broj i kapacitet marina u Crnoj Gori je neodgovarajući
- Nove marine treba graditi pretežno u nenaseljenim uvalama zaštićenim od vjetra.
- Broj tranzitnih vezova za nautičare u lučicama malih mjesta (ne marinama!) treba znatno povećati.

NVO i interesne grupe

3.4. Smatra se da u Baru ima oko preko 100 lokalnih NVO ali su svega 20-tak aktivne nevladine organizacije. Od ukupnog broja svega par njih su uspjele da se afirmišu na nacionalnom nivou. Nekoliko nevladinih organizacija su pokazale interesovanje za praćenje posljedica po životnu sredinu i održivosti turističke izgradnje u Baru. One se prvenstveno brinu o zaštiti prirode i jedinstvene ekologije ove regije, uz osiguranje održivog razvoja. Ostale lokalne NVO koncentrišu se na pitanja vezana za žene i djecu, trafikung u svrhu seksa ili prisilnog rada, zaštitu kulturnih tekovina, pravnu reformu, prava Roma i zakone vezane za Rome. Traženje ekspertize i savjeta od NVO još uvijek ne predstavlja uobičajenu opštinsku praksu.

Vlasnici zemljišta i lokalna samouprava

3.5. Na osnovu informacija kojima raspolažemo u zoni zahvata plana ne postoje zahtjevi za restitucijom ali postoje zahtjevi drugih privrednih subjekata (Barska plovidba i Luka Bar) i Vojske RCG za diobom postojećih kat. parcela i drugačijim definisanjem vlasničkih i korisničkih prava na predmetnom prostoru.

3.6. Gradonačelnik Bara Žarko Pavićević zastupa dvije glavne partije koje trenutno čine koalicionu centralnu vladu. S obzirom na njegovo političko iskustvo, gradonačelnik se stara da svi opštinski zahtjevi prema državnom zemljištu, a konkretno opštinski dio od prihoda od bilo kakvog zakupa, budu dobro predstavljeni u Podgorici.

4. Društvene stavke za razmatranje u vezi sa projektom

Pravo vlasništva nad zemljištem, namjena zemljišta i uslovi za restituciju

4.1. Zemljište u Crnoj Gori kategorizovano je kao građevinsko ili poljoprivredno. Građevinsko zemljište može biti javno (državno opštinsko) ili privatno. Poljoprivredno zemljište se dijeli na obradivo i neobradivo, te na ono u javnom ili privatnom vlasništvu. Veći dio gradskog građevinskog zemljišta je u vlasništvu Vlade, ali privatni udio raste, a Crna Gora nema ograničenja u pogledu privatnog vlasništva nad građevinskim zemljištem. U Zakonu o uređenju prostora takođe se poziva na harmonizovano uređenje i izgradnju u smislu ekonomske, društvene, ekološke, energetske i kulturne

upotrebe. U praksi, zvanični prostorni planovi su od ključnog značaja u pokretanju i određivanju konačne namjene zemljišta i izgradnje određene lokacije.

4.2. Pravo “korišćenja” građevinskog zemljišta dobija se sklapanjem ugovora o prenosu sa opštinom ili drugim zakonskim vlasnikom na rok od 30 dana ili uzimanjem zemljišta u zakup na određeni vremenski period. “Pravo korišćenja” odnosi se na vlasništvo nad izgrađenim objektom, daje se na određeni vremenski period i ne može se prenijeti sem putem automatske prodaje izgrađenog objekta. Tri naknade se primjenjuju kad je u pitanju “pravo korišćenja”: (1) naknada za dobijanje građevinske lokacije (jednokratna); (2) naknada za uređenje građevinskog zemljišta (jednokratna); (3) mjesečna naknada za korišćenje zemljišta.

4.3. Odobrenje za gradnju mora se dobiti od opštinske službe za urbanizam, koja je nadležna za izdavanje dozvola. Opštine regulišu i procedure, uslove i načine za odricanje prava na gradsko građevinsko zemljište. Svaka opština usvaja i detaljni urbanistički plan, a potom izdaje dozvole za lokaciju za dato zemljište. Pošto se odobri plan gradnje, opština izdaje i građevinsku i upotrebnu dozvolu.

Raseljavanje i preseljenje

4.4. U zahvatu predmetne studije lokacije ne postoje naseljske strukture pa, samim tim, plansko rješenje ne iziskuje potrebu bilo kakvog raseljavanja ili preseljenja stanovništva.

Mijenjanje društvene/etničke strukture zajednice zbog projekta

4.5. Iz razloga koji su navedeni u prethodnoj tački, ne postoji mogućnost mijenjanja društvene ili etničke strukture zbog projekta. Sa aspekta šire društvene zajednice u Baru, ovo je već turistička regija čiji se socijalni i etnički sastav u znatnoj mjeri mijenja u toku špica sezone.

4.6. Neznatne promjene u nacionalnoj i religioznoj matrici će se vjerovatno pokazati u toku faze gradnje, sa dolaskom timova radnika odjednom, s obzirom da je dosadašnja praksa pokazala angažovanje zaposlenih iz susjednih država. Međutim, ti timovi vjerovatno neće ostati i ne bi morali da imaju trajnog uticaja. Pošto lokalno stanovništvo nije stalno zaposleno i/ili nije zaposleno u punom kapacitetu, glavno osjetljivo pitanje bi bilo ukoliko projekat dovede strane radnike a da prvo ne da prednost i obuku lokalnom stanovništvu (posebno mladima), naročito u toku implementacije projekta.

Kulturne tekovine

4.7. Prema izrađenoj analizi za opštinu Bar, unutar obuhvata DSL za dio sektora 56 nije utvrđeno postojanje Zakonom zaštićenog spomenika kulture, pa stoga ovaj projekat ne pretpostavlja uticaje po ovom osnovu..

5. Ekonomska ograničenja i faktori u vezi projekta

Međunarodno i lokalno finansijsko tržište

5.1. Strani i domaći bankari primjećuju da bi se neke od crnogorskih poslovnih banaka mogle suočiti sa nedostatkom i/ili krizom likvidnosti u sektoru nekretnina i predviđa dalje preuzimanje nekretnina. Dok će se od graditelja očekivati da prikupi i/ili ojača sva neophodna finansijska sredstva, za ostale aspekte od suštinskog značaja za ukupni uspjeh projekta vjerovatno će biti potrebni i zajmovi nekih od stranih komercijalnih banaka.

Analiza tržišta

5.2. Osnovni zaključci, parametri i standardi za obračun ekonomskih i tržišnih efekata.

Najčešći način plovidbe nautičara je plovidba od luke/marine do luke/marine. Manji je broj ispitanika izjavljuje da su noćili pretežno na sidru izvan luka/marina, a ostali su u približno jednakim udjelima izjavili da su plovidbu organizovali na način da su podjednaki broj noćenja ostvarili na sidru i u luci/marini, odnosno da su odlazili na dnevne izlete iz matične luke. Nautičari na iznajmljenim plovilima češće od onih na individualnoj plovidbi plove od luke/marine do luke/marine, a rjeđe se odlučuju na dnevne izlete iz jedne luke.

Putovanje nautičara najčešće uključuje 8 do 14 noćenja (38 %), slijede boravci/plovidba sa 4 do 7 noćenja (26 %) te plovidba sa 15 do 21 noćenjem (21%). Oko 14 % nautičara ostvaruje na putovanju/plovidbi 22 i više noćenja. U prosjeku, nautičari na putovanju ostvaruju 16 noćenja, od čega oko 10 noćenja u marinama, nešto manje od 4 na sidru izvan mjesnih lučica i marina, te nešto manje od 3 noćenja u mjesnim lučicama. Najveći broj noćenja na plovidbi ostvaruju nautičari iz Holandije (u prosjeku 22 noćenja) i Njemačke (u prosjeku 20 noćenja), a znatno su manje noćenja od prosjeka ostvarili Poljaci (12 noćenja u prosjeku) i Mađari (nešto manje od 13 noćenja u prosjeku). Nešto češće od prosjeka u marinama noće Austrijanci i Talijani, a nautičari iz Velike Britanije, Češke i Mađarske prednjače u broju ostvarenih noćenja na sidru, izvan mjesnih lučica i marina. U čarteru je, u odnosu na individualnu plovidbu, zastupljeniji boravak od 8 do 14 i od 4 do 7 noćenja, a boravak od 15 do 21 noćenja mnogo je rjeđi.

Nautičari doručak konzumiraju gotovo isključivo (51 %) ili pretežno (42 %) na plovilu, ručaju uglavnom na brodu (21 % njih isključivo, 51 % pretežno), a večeraju uglavnom u restoranu (48 % pretežno, 20 % isključivo u restoranu).

Tokom boravka u marini i destinaciji nautičari najčešće odlaze u restorane (96%), slastičarnice (95 %), u kupovinu (88 %), na izlet (76 %), ali u velikoj mjeri posjećuju i lokalne zabave (72 %), odlaze na šetnje u prirodi (70 %), razgledavaju znamenitosti (67 %) a bave se i nizom drugih sportskih, zabavnih ili rekreativnih aktivnosti. U odnosu na goste u smještajnim objektima, nautičari češće odlaze u restorane, slastičarnice i 'kafiće' te u kupovinu. Nautičari na individualnom putovanju češće od onih u čarteru odlaze na izlete, šetnje, lokalne zabave i razgledavanje znamenitosti.

Za troškove svog putovanja nautičar u prosjeku morao izdvoji oko 1.281 eura po osobi. Pri tome su troškovi prevoza nautičara do polazne luke i natrag iznosili u prosjeku oko 129 eura ili 10 % ukupnih troškova, a troškovi plovila u prosjeku oko 711 eura ili 56 % ukupnih. Na ostale troškove boravka na

ovom putovanju u prosjeku je potrošeno oko 441 euro (34 %). Ukupni troškovi putovanja po osobi na individualnoj plovidbi iznosili su u prosjeku oko 1.190 eura, a kretali su se, prema zemljama porijekla nautičara, u rasponu od 708 eura po osobi za domaće nautičare do 1.928 eura po osobi za nautičare iz Holandije. Ukupni troškovi putovanja rentiranim plovilom (čarterom) iznosili su po osobi u prosjeku oko 1.475 eura, a kretali su se u rasponu, prema zemljama porijekla nautičara, od najmanje 929 eura po osobi kod nautičara iz Češke do najviše 1.990 eura po osobi kod nautičara iz Holandije.

Prosječni dnevni troškovi boravka/plovidbe nautičara na ovom putovanju (ne računajući troškove prevoza do i od polazne luke) iznose oko 72 eura, od čega je oko 44 eura ili 62 % u prosjeku potrošeno na plovilo, a oko 27 eura ili 38 % u prosjeku na ostale troškove boravka. U strukturi prosječnih dnevnih troškova dominiraju troškovi za najam plovila (15 eura u prosjeku ili 21 % prosječne dnevne potrošnje) i za gorivo (13 eura u prosjeku dnevno ili 18 % prosječne dnevne potrošnje), a u ostalim troškovima oni za ugostiteljske usluge (13 eura u prosjeku dnevno ili 18 % prosječne dnevne potrošnje). Prosječni dnevni troškovi nautičara na individualnim putovanjima iznosili su 55 eura, od čega je na troškove plovila potrošeno u prosjeku 29 eura (53 %), a na ostale troškove boravka 26 eura (47 %). Na individualnom putovanju najviše su prosječno dnevno trošili Britanci (oko 77 eura) te Holandjani, Poljaci i Italijani koji su trošili više od 60 eura u prosjeku dnevno. Prosječni dnevni troškovi nautičara u čarteru iznosili su oko 139 eura, od čega je na troškove plovila trošeno u prosjeku 107 eura dnevno (77 %), a na ostale troškove boravka oko 32 eura dnevno (23 %). Najveću prosječnu dnevnu potrošnju imali su Holandjani (oko 183 eura), a potom Francuzi (oko 169 eura).

Ekonomski troškovi i održivost

5.3. Pored izgradnje nautičkih, turističkih i ugostiteljskih sadržaja, ovaj projekat se temelji i na daljnim investicijama u infrastrukturu i ljudske resurse.

5.4. Održivost projekta zavisice od postojanja solidnog finansiranja za svu suštinsku infrastrukturu u cilju podrške izgradnji. Među glavne troškove za infrastrukturu spada povećano vodosnabdijevanje, odvod otpadnih voda i uklanjanje čvrstog otpada, saobraćaj, električna energija i telekomunikacije. Ova infrastruktura će se morati unaprijediti da bi odgovorila na nove zahtjeve.

5.5. Projekat će u sadejstvu sa ostalim projektima na području barske opštine postaviti nove zahtjeve i javnim i opštinskim službama i upravi. Trenutno su dva preduzeća (JP Komunalne djelatnosti i JP Vodovod i kanalizacija Bar) nadležna za skupljanje smeća, vodosnabdijevanje i održavanje zelenih površina. Vodom se snabdijeva sa više izvorišta od javnog značaja u sklopu distributivne mreže JP "Vodovod i kanalizacija Bar". Ima dovoljno vode da se zadovolje aktuelne potrebe turista i lokalnog stanovništva, ali opštinski zvaničnici uviđaju da bi za predložene objekte na barskoj rivijeri bilo potrebno da se vodosnabdijevanje uveća. Plan je da se u sklopu regionalnog vodosnabdijevanja crnogorskog primorja i Prijestonice Cetinje riješe potrebne količine vode. Opštinski zvaničnici takođe uviđaju da bi moglo biti korisno podijeliti usluge na više preduzeća. Uz to, sa postojećom električnom mrežom u Baru struja nestaje 10-20 puta svakog ljeta, što će takođe morati da se poboljša. Sve ove promjene podrazumijevaju veće troškove opštinskog/javnog sektora.

5.6. Opština ima oko 250 zaposlenih. Od 250 opštinskih službenika, procijenjeno je da 75% radi od vremena Jugoslavije, a oko 10-15% govori ili se služi engleskim jezikom. Opštinski službenici bi imali koristi od obuke posvećene vođenju i podršci glavnim koncesijama privatnom sektoru. Takođe, opština bi mogla da se popuni kvalitetnim osobljem.

Uslovi u pogledu ljudskih resursa

5.7. Od oko 630.000 stanovnika Crne Gore, 97,5% je pismeno. 2006. godine je 84% stanovništva školskog uzrasta imalo završenu makar osnovnu školu. Crna Gora raspolaže obrazovanim stanovništvom, mada su, prema riječima stanovnika i zvaničnika iz Bara, nivoi produktivnosti još uvijek niski, što oni pripisuju nasljeđu socijalističkog perioda. Formalno obrazovanje stanovništva u Baru-U 2003. godini na području Plana su 372 lica (1,3%) starija od 15 godina nepismena, i to u: Baru 64 (0,6%), Starom Baru 68 (4,7%), Sutomoru 13 (0,9%) i u ostalim naseljima na 227 lica (1,7%). Građanima koji nemaju završen ni jedan razred osnovne škole (2,5%) sa nezavršenom osnovnom školom (7,0%), i sa završenom samo osnovnu školu (21,0%), čine oko trećine (31,5%) stanovnika starijih od 15 godina. U Baru i Sutomoru svaki šesti stanovnik (16,8% i 15,6%) ima završenu samo osnovnu školu, u Starom Baru svaki treći (35,3%), a u ostalim naseljima u prosjeku svaki peti (23,5%). Građani sa srednjim obrazovanjem učestvuju sa 51,5% (u Baru 54,1%, Starom Baru 36,4%, Sutomoru 53,1%, a u ostalim naseljima 49,8% stanovnika), sa višim 7,7% i visokim obrazovanjem 8,0% što je iznad prosjeka za Crnu Goru (5,1% i 7,5%) U Baru i Sutomoru dva od deset građana ima višu ili visoku školu (22,3% u Baru i 19% u Sutomoru), a u Starom Baru je taj odnos 1 prema 25 . U ostalim naseljima nalazi se oko 35% od ukupnog broja građana sa višim i visokim obrazovanjem, odnosno, u ovim naseljima je, jedan od deset građana, ovog obrazovnog nivoa. U razmjerama cjelokupnog crnogorskog Primorja, najveće učešće stanovništva ima Bar od oko 28%, zatim Herceg Novi sa 20%, dok Ulcinj raste sa 17,8% na 20%.

5.8. Indeks humanog razvoja od 0,799 svrstava Crnu Goru sa Rusijom ili Bugarskom. Minimalna zarada iznosi 55 eura mjesečno a prosječna oko 450 eura. Izraženo u procentima bruto zarada, zaposleni u zvaničnom sektoru primaju penzijsko i invalidsko osiguranje od 21,6% (9,6% plaća poslodavca); zdravstveno osiguranje – 13,5% (6% plaća poslodavac) i osiguranje za slučaj nezaposlenosti – 1% (0,5% plaća poslodavac).

5.9. Zvanična stopa nezaposlenosti je 11,35%. Procijenjeno je da je nezaposlenost u barskoj regiji 7,65%. Međutim, ta procjena ne obuhvata rad na crno, sezonsku i povremenu zaposlenost. Lokalni turistički radnik primjećuje da u toku glavne sezone postoji puna zaposlenost i nedostatak radne snage za potrebe sektora usluga.

5.10. Da bi lokalno stanovništvo imalo koristi od predložene izgradnje, biće potrebna znatna obuka iz oblasti nautičkih, hotelskih i turističkih usluga. Samo malo broj mladih ljudi stiće univerzitetnu diplomu (a većini nedostaje iskustvo u menadžmentu i administraciji da bi iskoristili nove prilike koje traže veći nivo vještina. Takođe, nedostaje dovoljno poznavanje engleskog i drugih stranih jezika. Predložena izgradnja neće donijeti značajnu korist lokalnom stanovništvu ukoliko im se ne omogući obuka iz oblasti jezika, upravljanja sadržajima nautičkih luka, hotelima i usluga. Lokalno stanovništvo ipak posjeduje jednu prednost u odnosu na uporediva turistička mjesta u regionu – jaku pomorsku tradiciju i orijentisanost na klijente.

Opštinski budžet i izdaci, prihodi od poreza i reinvestiranje u opštinsku infrastrukturu

5.11. Planirani budžet Opštine Bar na godišnjem nivou iznosi reda 40.000.000 € eura (u 2007. godini iznosio je 58.036.283,00 €). Najveći dio projektovanih ostvaruje se od naknada za uređenje građevinskog zemljišta, od prodaje nepokretnosti, od poreza na promet nepokretnosti, od poreza na nepokretnosti, od prihoda od kamata, od prireza poreza na dohodak fizičkih lica i dr.

5.12. Projektovani budžetski izdaci raspoređeni su u 13 kategorija. Projekcija izdataka ukazuje da će najveći izdataka predstavljati komunalne i lokalne investicije. Međutim, obim ovih investicija ne odražava u cjelosti potrebe projektovanih investicija na barskom području.

6. Stavke i ekonomski parametri u vezi projekta

6.1. Društvena korisnost. Očekuje se da će predložena izgradnja pružiti znatan doprinos razvoju Crne Gore na lokalnom i državnom nivou i BDP-u, tako što će ubrzati domaće i SDI (strane direktne investicije). Na lokalnom nivou se očekuje da predložena izgradnja poveća zaposlenost i zaradu i pobjlša ukupnu socijalno-ekonomsku dobrobit. Da bi se pomoglo ostvarenje ovih ciljeva, u nastavku su date neke konkretne socijalno-ekonomske stavke za projekat:

- Što je prije moguće razviti lokalne privatne i opštinske ljudske resurse za upravljanje ovom vrstom ključnog turističkog objekta i kasnije preuzimanje radnih mjesta. Prema tome, postoji potreba da se poboljša lokalna obuka i znanje engleskog i drugih stranih jezika i stvore prilike za razvijanje, administrativno vođenje i menadžment hotelsko/turističko/ugostiteljske djelatnosti.
- Povećati kapacitet opštine za upravljanje i korišćenje prednosti nove izgradnje. Obezbijediti obuku lokalnih zvaničnika iz oblasti menadžmenta i administrativnog upravljanja i zaposliti nove, mlade diplomce iz regiona koji posjeduju odgovarajuća znanja. Razmotriti otvaranje kancelarije Morskog dobra u Baru kojoj bi radili i regionalni/nacionalni domaći stručnjaci.
- Razviti jedinstvenu prednost lokacije Bara kao turističke destinacije za nivo nautičkog turizma te razvijanje regiona kao nautičkog centra.
- S obzirom da postoji mnogo različitih lokalnih zainteresovanih strana, osnovati strukturu za upravljanje/konsultovanje koja bi bila lokalno smještena, a pružila bi platformu za dijalog, sugestije i inpute za izgradnju regiona. Takva struktura bi mogla da uključi predstavnike gradskog kulturnog ili turističkog udruženja, lokalnih NVO, lokalnih male privrede, investitora iz dijaspore, poljoprivrednih proizvođača, vlasnika koncesija i predstavnike zajednica.
- Razviti i implementirati strategiju upravljanja opštinskim i regionalnim razvojem i investiranja, kako bi se prihodi od zakupa i građevinskih taksi i poreza reinvestirali u dugoročne, održive ekonomske i socijalne projekte, da bi se osigurao regionalni rast i razvoj.

6.2. Obrazloženje odabranog prostornog rješenja. Prijedlogom odabranog prostornog rješenja predviđena je uglavnom nova gradnja nautičkih, turističkih i ugostiteljskih objekata. Predloženo programsko rješenje i projekcija organizacije i uređenja prostora s orjencionim potrebama i mogućnostima korišćenja prostora koja se bazira na razvoju specifičnog visoko kvalitetnog nautičkog turizma. Upravo specifičan oblik turizma i najveća marina na crnogorskom jadrano daju ekskluzivitet ovom području, a snažno oblikovana i topografiji prilagođeno obalno šetalište nadovezuje se na gradsku cjelinu Bara kao prostor visokih vrijednosti koji će se tržišno valorizovati okom cijele godine.

Odabranim prijedlogom nastoje se izbalansirati kapaciteti planiranih sadržaja u odnosu na infrastrukturne mogućnosti i kapacitete opterećenja prostora.

6.3. Pregled ostvarenih kapaciteta, bilansa površina i urbanistički pokazatelji. Opštu sliku o ostvarenim kapacitetima na području plana ilustruju sledeći paramatri:

Urbanistički pokazatelji na nivou urbanističke parcele (odnosno prostorno-funkcionalne celine)

Broj UP OPŠTA NAMENA	ZONA (PROSTORNO - FUNKCIONALNA CELINA)		POVRŠINA UP / ZONE (m ²)	POVRŠINA POD OBJEKTIMA / INDEKS ZAUZETOSTI	MAKSIMALNA SPRATNOST OBJEKATA	MAKSIMALNA BRGP (m ²)		MAKSIMALNI INDEKS IZGRADENOSTI	
UP 1 LUKA NAUTIČKOG TURIZMA	PRISTANIŠTE	PUMPA ZA GORIVO	1454	150/0.10	P	150		0.1	
	CENTAR MARINE	UPRAVA MARINE	1585	750/0.47	P+1	1500		0.94	
		UGOSTITELJSKO- TRGOVINSKI SADRŽAJI MARINE	SEVERNI LUKOBRAN: 1991	1200/0.6	P	2850	1200	0.6	0.85
			GLAVNI DOK: 1363	825/0.6	P+1				
		SMEŠTAJNI KAPACITETI MARINE (HOTEL - max 50 SOBA)	2206	1350/0.62	P+1 do P+5	4200		1.9	
		JEDRILIČARSKI KLUB	1733	1050/0.60	P+1	2100		1.2	
	PROMENADA-		16302	/	/	/		/	
	INTERNA SERVISNA SAOBRAĆAJNICA (sa parkingom)		9262	/	/	/		/	
	SKLADIŠNO-SERVISNI DEO MARINE		9997	2000/0.20	P	2000		0.20	
	UKUPNO- KOPNENI DEO MARINE		60651	7325/0.12	P+5	12800		0.21	
	AKVATORIJA MARINE		113021	/	/	/		/	
	UP 1- UKUPNO = 173672m ²								
UP 2 VODNI SAOBRAĆAJ	POMORSKI PUTNIČKI TERMINAL		29518	3300/0.11	P+1	6600		0.22	
UP 3	DRUMSKI SAOBRAĆAJ		6019	/	/	/		/	
UP 4 POVRŠINE SPECIJALNE NAMJENE	POVRŠINE OD INTERESA ZA ODBRANU		5796	1500/26%	P	1500		0.26	
UP 5	POVRŠINE ZA PEJZAŽNO UREĐENJE		16620	/	/	/		/	
UP 6	AKVATORIJA MARINE (za mega jahte) = 52129		površina vode = 33947	/	/	/		/	
			kopneni deo = 18182						

Ekonomski efekti koji se predmetnom državnom studijom lokacije impliciraju, odnosno stvaraju pretpostavke za njihovo generisanje procjenjuju se u ovom materijalu na bazi sledećih pretpostavki:

- ✚ Ekonomski efekti se obračunavaju imajući u vidu cjelokupni potencijal koji se pretpostavlja zahvatom i rješenjima iz urbanističkog plana.
- ✚ Apstrahuje se dinamička komponenta (realni scenario pretpostavlja faznost u realizaciji).

6.4. PREDMJER I PREDRAČUN ULAGANJA U INFRASTRUKTURNO OPREMANJE PLANIRANE LOKACIJE.

6.4.1 ELEKTROENERGETIKA.

I faza

- TS 10/0,4KV 2x630KV	kom1 - 55.000,00 = 55.000,00€
- rekonstrukcija postojeće TS	paušalno = 30.000,00€
- kb. vod 10KV 3x(1x240mm ² Al)	m 1.5000 – 35,00 = 52.500,00€
- niskonaponska mreža	paušalno = 50.000,00€
	<hr/>
	ukupno 157.500,00€

II faza

- TS 10/0,4kV 2x630kVA	kom1 – 55.000,00 = 55.000,00€
- kb. vod 10kV	m 700 – 35,00 = 24.500,00€
- niskonaponska mreža	paušalno = 20.000,00€
	<hr/>
	ukupno 99.500,00€

sveukupno 247.000,00€

6.4.2. PREDMJER I PREDRAČUN MATERIJALA I RADOVA NA IZGRADNJI TELEKOMUNIKACIONE I ELEKTRONSKE INFRASTRUKTURE

A / MATERIJAL

1. Isporuka PVC cijevi o 110 mm / 6 m	kom.1100 x 12,00 = 13200,00 €
2. Isporuka lakih tf poklopaca sa ramom kom.	83 x 120,00 = 9960,00 €
	U K U P N O A : 23160,00 €

B / GRADJEVINSKI I MONTAŽNI RADOVI

3. Izrada tk kanalizacije sa 4 PVC cijevi (iskop rova dim. 0,95x0,60 u zemljištu)	met 500 x 20,00 = 10000,00 €
---	------------------------------

IV kategorije , komplet rad i materijal)

4. Izrada tk kanalizacije sa 2 PVC cijevi met 3200 x 10,00 = 32000,00 €
(iskop rova dim. 0,81x0,60 u zemljištu
IV kategorije , komplet rad i materijal)

5. Izrada tk kanalizacije sa 2 PVC cijevi met 1200 x 8,00 = 9600,00 €
(iskop rova dim. 0,81x0,60 u zemljištu
IV kategorije , komplet rad i materijal)

6. Izrada tk okna un.dim. 1,80x1,50x1,90 kom. 83 x 700,00 = 58100,00 €
sa lakim poklopcem sa ramom
(iskop rupe dim. 2,20x1,90x2,30 u zemljištu
III/IV kategorije , komplet rad i materijal)

U K U P N O B : 109700,00 €

U K U P N O A+B : 132860,00 €

6.4.3. HIDROTEHNIKA

Ukupni troškovi izgradnje vodovodnog sistema					307,520
Pozicija	Prečnik	Dužina (m)	Jedinična cijena	Iznos	Ukupno
Vodovodni podsistem Marine Bar					307,520
Cjevovodi	90	2516	120	301,920	
Cjevovod	110	40	140	5,600	
Ukupni troškovi izgradnje kanalizacionog sistema					223930
Pozicija	Prečnik	Dužina (m)	Jedinična cijena	Iznos	Ukupno
Kanalizacioni sistem Marine Bar					223930
Gravitacioni cjevovodi	250	914	245	223930	
UKUPNO Vodovodni i kanalizacioni sistem					531,450

6.4.4. INFRASTRUKTURNA ULAGANJA U SAOBRAĆAJ

Opis radova	Površina (m ²)	Jedinična cena (€/m ²)	Ukupno (€)
Izgradnja internih olovoznih površina	7,481.22	75.00	561,091.50
Rekonstrukcija javnih kolovoznih površina	4,194.57	55.00	230,701.35
Rekonstrukcija postojećih parking	3,131.71	30.00	93,951.27

površina			
UKUPNO radovi:			885,744.12
Troškovi izrade Tehničke dokumentacije (2,5% od investicione vrednosti):			22,143.60
UKUPNO:			907,887.72

6.4.5. REKAPITULACIJA UKUPNIH ULAGANJE U INFRASTRUKTURNO OPREMANJE

Radi obezbjedjenja svih elemenata infrastrukturne opremljenosti planirane lokacije, koji su dostavljeni obradivaču ovog materijala, neophodna su sljedeća ulaganja:

r.b	Struktura ulaganja	Iznos
1.	Elektroenergetika	247.000
2.	Telekomunikaciona infrastruktura	132.860
3.	Hidrotehničke instalacije	531.450
4.	Ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu	907.888
Ukupno:		1.819.198

Kao što se i prethodnog tabelarnog pregleda može vidjeti, neophodno je obezbijedi iznos od **1.819.198 eura** za infrastrukturno opremanje navedenih sadržaja, u zahvatu predmetne državne studije lokacije.

6.4.4. Utvrđivanje aproksimativnog iznosa prosječne naknade za uređivanje građevinskog zemljišta. Ukoliko se iznos utvrđenih ulaganja u infrastrukturno opremanje podijeli sa ukupno planiranom bruto razvijenom građevinskom površinom dobija se aproksimativni iznos komunalnog doprinosa po m² koji treba da se generiše sa predmetnog područja da bi se realizovala ukupna investiciona ulaganja. odnosno,

$$1.819.198 \text{ €} : 12.800 \text{ m}^2 = 142 \text{ €}$$

Rezultat bazira na pretpostavci realizacije maksimalno dozvoljenje BRGP. Imajući u vidu aktuelnu odluku opštine Bar u dijelu naknada za uređivanje gradsko građevinskog zemljišta, realno je očekivati da bi se prikupljenim sredstvima po osnovu izgradnje projektovanih poslovnih objekata obezbijedila dovoljna sredstva za opremanje lokacije svim elementima pune, odnosno planirane, infrastrukturne opremljenosti.

6.5. Faze realizacije. Sa aspekta realizacije i implementacije svih urbanističkih rješenja i planiranih investicionih zahvata od velike važnosti za donosiocice odluka bilo bi strukturiranje cjelokupnog rješenja na pojedine faze te definisanje njihovog redosljeda i dužine trajanja. Značaj ovakvog pristupa bio bi u sledećim aspektima:

- ✚ donošenju kvalitetne informativne podloge donosiocima odluka u Opštini Bar prilikom definisanje iznosa naknade za uređivanje građevinskog zemljišta i zoninga Opštine Bar,
- ✚ utvrđivanje neophodnog iznosa kapitalnog budžeta i njegove dinamičke dimenzije,

- ukoliko se radi o nemogućnosti da se utvrđenom naknadom za uređivanje građevinskog zemljišta pokriju neophodna ulaganja, donošenju eventualnih odluka o preraspodjeli prihoda sa drugih područja a u skladu sa utvrđenim prioritetima razvoja Opštine.

Posebno mjesto u faznoj realizaciji predmetne studije lokacije predstavljaju marinski radovi odnosno izgradnja novog lukobrana na zapadnoj strani postojeće marine. Ovo pitanje predstavljaće predmet posebnog razmatranja nosioca koncesionog ugovora i investitora marine i to prije svega sa aspekta cost-benefite analize i njegove vremenske dimenzije.

Ovakav tretman ove komponente urbanističkog plana proizilazi iz predračunske vrijednost investicije te ogromnog uticaja njegove izgradnje na postojeću i buduću finansijsku strukturu preduzeća koje upravlja marinom. U nastavku, u formi tabelarne rekapitulacije, dajemo prikaz usvojenih pretpostavki i predmjer i predračun marinskih radova:

Pretpostavke za obračun:

- Predračun radova je izrađen pod pretpostavkama koje su navedene u okviru tehničkog izvještaja, a njih treba potvrditi istražnim radovima.
- Kroz fazu izrade idejnog projekta će se na osnovu dobijenih podataka i detaljnijih analiza eventualno izvršiti racionalizacija predloženih rješenja ili dati druga, cjelishodnija.
- Obuhvaćene su samo najkrupnije pozicije građevinskih radova koje nose procentualno najveće učešće u ukupnoj vrijednosti radova, te je cilj ovog predračuna da pruži informaciju o redu veličine investicione vrijednosti.
- Predračunom su obuhvaćene isključivo marinske konstrukcije, (lukobranske i kejske) do nivoa kote obale i pripadajuće širine radova. Dalje uređenje u smislu popločavanja, nadogradnje raznih konstrukcija nije obuhvaćeno i o ovom treba voditi računa prilikom procjene investicione vrijednosti. U predračun nisu uključena ni instalacije infrastrukture (struja, voda, telefonske linije, PP mreža itd) . Na konstrukcijama su predviđeni odgovarajući servisni kanali za prolaz ovih instalacija.

R. br.	OPIS POZICIJE	J. m.	Količ.	Jed. cena	Ukupno
				EUR	EUR
-	PREDRAČUN RADOVA				
-	1 FAZA				
1	Rušenje postojećeg lukobrana od kamena sa transportom kamena plovnim putem i ugradnjom u novi lukobran	m3	28,800	20	576,000
2	Izrada lukobrana (kamenno jezgro, obloga od kamenih blokova, primarna obloga od bet.blokova tipa Accropode i zid na kruni od arm.betona itd) kompletno - procena 70% preseka po preseku 1, uz korišćenje materijala iz postojećeg lukobrana	m	435	15,000	6,525,000
3	Izrada obalnih zidova TIP 1 Postojeća marina (zemljani radovi na izradi podloge i nasipanju, arm.betonska polumontažna konstrukcija zidova sa kontraforima, sa pripadajućom marinskom opremom - alke, bitve, odbojnici, mostići, lestve itd) kompletno Presek 3	m	1,185	1,950	2,310,750
4	Generalno nasipanje (izrada nasute površine za formiranje platoa), refulisani materijal, obloge od kamena	m3	30,000	20	600,000

5	Ostalo i nesagledano	%	20		2,002,350
-	UKUPNO 1.faza				12,014,100

2 FAZA					
1	Izrada glavnog lukobrana (kamenno jezgro, obloga od kamenih blokova, primarna obloga od bet.blokova tipa Accropode i zid na kruni od arm.betona itd) kompletno presek 1	m	375	24,500	9,187,500
2	Izrada obalnih zidova TIP 2 (zemljani radovi na izradi podloge i nasipanju, arm.betonska polumontažna konstrukcija zidova sa kontraforima, sa pripadajućom marinskom opremom - alke, bitve, odbojnici, mostići, lestve itd) kompletno Presek 3, Presek 4	m	200	2,300	460,000
3	Izrada pirsra za vezivanje plovila (arm.betonska polumontažna konstrukcija na čel.šipovima, sa pripadajućom marinskom opremom - alke, bitve, odbojnici, lestve, mostići itd) Presek 1, Presek 2	m	250	3,350	837,500
4	Generalno nasipanje (izrada nasute površine za formiranje platoa), refulisani materijal, obloge od kamena	m ³	50,000	20	1,000,000
5	Ostalo i nesagledano	%	20		2,297,000
-	UKUPNO 2.faza				13,782,000
-	UKUPNO				25,796,100

6.6. PREDMJER I PREDRAČUN INVESTICIONIH ULAGANJA

Scenario je urađjen pod sljedećim pretpostavkama:

- Površina zone iznosi 16.639 m²,
- BRGP objekata iznosi 12.800 m²,
- Vrijednost zemljišta – u vlasništvu JP "Morsko dobro", koristi se po osnovu ugovora o koncesiji, pa generiše odnosne troškove.
- Komunalni doprinos – 142 €/m²,
- Troškovi projektno-tehničke dokumentacije - 25 €/m²,
- Troškovi revizije – paušalno,
- Troškovi nadzora – 2% od investicione vrijednosti izgradnje,
- Ulaganja u infrastrukturu i uređenje terena – prema izvršenom predmjeru i predračunu,
- Ulaganja u nabavku opreme – prema iskustvenim parametrima,
- Podaci o veličini zemljišta i BRGP preuzeti su iz DSL „Dio sektora 56“,
- Zbog značaja, visine predračunske vrijednosti investicije i njegove vremenske dimenzije u realizaciji, za potrebe ovog obračuna, apstrahovana su ulaganja u marinske radove, odnosno u obračun su vrednovana ulaganja u I fazu.

Imajući prethodno u vidu, nakon potrebnog preračunavanja, tabela ukupnih investicionih ulaganja (vrijednost zemljišta je, zbog vlasničkog statusa, apstrahovana) dobija sledeći oblik:

**PROCIJENJENA INVESTICIONA VRIJEDNOST NAMJERAVANIH ULAGANJA
U ZAHVATU DSL "DIO SEKTORA 56" PO NAMJENI (I FAZA-BEZ ULAGANJA U MARINSKE RADOVE)**

Red. broj	NAMJENA	UP	Površina		Max. Spratn. objekata	brgp m ²	Cijena EUR/m ²	Iznos u EUR
			m ²	%				
1	Investiciona ulaganja u benzinsku pumpu	UP1						120,000
1.1	Objekti				P	150	800	120,000
1.2	Zemljište		1,454				0	0
2	Investiciona ulaganja u objekat uprave marine	UP1			P+1			825,000
2.1	Objekti					1,500	550	825,000
2.2	Zemljište		1,585				0	0
3	Investiciona ulaganja u ugostiteljsko-trgovinske sadržaje	UP1			P+1			1,425,000
3.1	Objekti					2,850	500	1,425,000
3.2	Zemljište		3,354				0	0
4	Investiciona ulaganja u Hotel	UP1			P+4			3,360,000
4.1	Objekti					4,200	800	3,360,000
4.2	Zemljište		2,206				0	0
5	Investiciona ulaganja u jedriličarski klub	UP1			P+1			567,000
5.1	Objekti					2,100	270	567,000
5.2	Zemljište		1,733				0	0
6	Skladišno-servisni dio				P			700,000
6.1	Objekti					2,000	350	700,000
6.2	Zemljište		9,997				0	0
7	Investiciona ulaganja za pejzažno i uredjenje javne namjene	PUJ	16,620				2.00	33,240
8	Infrastrukturni sistemi							1,819,198
	<i>Elektroenergetika</i>							247,000
	<i>Telekomunikaciona infrastruktura</i>							132,860
	<i>Hidrotehničke instalacije</i>							531,450
	<i>Saobraćajna infrastruktura</i>							907,888
9	Prateći troškovi							2,137,600
	<i>Projektno tehnička dokumentacija, ekološki elaborati i dr.</i>					12,800	25	320,000
	<i>Komunalni doprinos</i>					12,800	142	1,817,600
10	Oprema ugostiteljskih, trgovinskih, sportskih i dr. prodajnih obj.							142,500
	SVEUKUPNO (1 do10):							11,129,538

7. Projektovani prihodi i finansijski rezultati po osnovu valorizacije ukupnih kapaciteta

7.1. Usvojene pretpostavke i analize

Investiciona ulaganja koja su definisana u poglavlju 6. ovog materijala imaju karakter kapitalnih ulaganja. Dvije bitne karakteristike, koje planirana investiciona ulaganja opredjeljuju kao kapitalna su: veličina ulaganja i trajnost ulaganja. Da bi se neki izdatak smatrao kapitalnim on mora, prije svega, biti, finansijski gledano, veliki. Planirana investicija u Marinu u iznosu od preko 11 miliona eura svakako da predstavljaju kapitalni izdatak jer, između ostalog, čini cca 110% poslovne aktive preduzeća. Što se, pak, trajnosti tiče, kapitalni izdatak mora pokrivati period od većeg broja godina. I u ovom slučaju je taj uslov zadovoljen, jer će koristi od kapitalnog ulaganja biti distribuirani tokom niza godina. Pri tome, također, treba imati u vidu da je dopunska karakteristika kapitalnih izdataka njihova ireverzibilnost, što je, u ovom slučaju, naglašeno izraženo. Ireverzibilnost kapitalnih izdataka ogleda se u tome da kada se napravi kapitalni izdatak, njega nije moguće revidirati, ili je to moguće samo uz vrlo visoke troškove. U slučaju Marine Bar, kapitalna ulaganja predstavljaju puno zaokruživanje infrastrukture, proširenje i modernizacija postojećih i izgradnja potpuno novih sadržaja i kapaciteta, čime ona, na taj način, u potpunosti zaokružuje svoj uslužni program i postaje "prava" marina tj savremena marina po sadržajima po kojima se iste prepoznaju u čitavom svijetu. Kod planiranja i ocjene efekata kapitalnih ulaganja obično se pretpostavlja da preduzeće ima više alternativa za dugoročno ulaganje kapitala. U slučaju Marine, dugoročna ulaganja predstavljaju logičnu fazu potpunog dovršenja izgradnje Marine, sa svim neophodnim sadržajima, koja na taj način postaje konkurentna, ekonomski samoodrživa i savremena.

Planirana investiciona ulaganja zamišljena su kao jednokratna ulaganja sa ciljem da ostvaruju buduće ekonomske koristi. Medjutim, to ne znači da će investiciona ulaganja sama po sebi obezbijediti buduće efekte na planiranom ili očekivanom nivou. Naproti, ona pružaju samo realnu osnovu ili nužne pretpostavke da se te buduće ekonomske koristi i ostvare. Da li će se investiciona ulaganja sa planiranim efektima i ostvariti, zavisi od čitavog niza ekonomskih i tehničkih faktora, kvantiteta i kvaliteta usluga, tržišne situacije, djelovanja nekontrolisanih varijabli i sl. Dakle, investiciona ulaganja Marine nisu sama sebi cilj, već ona treba da daju proizvodne, ekonomske i finansijske efekte sintetizovane u proporcionalnom porastu obima usluga i ostvarenoj dobiti ovog preduzeća. Prema savremenom finansijskom shvatanju, efekat dugoročnih ulaganja je čisti (ili neto) novčani tok koji se ostvaruje tokom eksploatacije investicionog projekta. Čisti novčani tok (cash flow) predstavlja polovni rezultat (neto dobit) kome dodajemo stavke izdataka koje trenutno ne vezuju sredstva; kao što je amortizacija. Mogu se odnositi i na odbijanje stavki prihoda koje momentalno još ne obezbjeđuju sredstva kao što je tekuće obračunavanje odloženih prihoda. Saglasno ovome, čisti novčani tok je zbir akumulacije, amortizacije, koja potiče iz naplaćene realizacije i naplaćene glavnice dugoročnih plasmana. Dakle, čisti novčani tok podrazumijeva oslobodjena novčana sredstva iz tekućeg poslovanja koja se mogu ponovo dugoročno ulagati, ili, pak, koristiti za otplatu dugoročnih obaveza iz kojih su finansirana dugoročna ulaganja. Da bi se realno kvantificirali neto novčani tokovi neophodno je odrediti vijek trajanja investicionog projekta. Smatramo da je ekonomski vijek od 10 godina reprezentativan i atraktivan za strateškog investitora. Nakon usvojenog perioda od 10 godina, rezidualna vrijednost stalne imovine preduzeća biće još uvijek izuzetno visoka i očekuje se njeno kontinuirano poslovanje. Rezidualna vrijednost dugoročnih ulaganja biće uključena u analizi o

ocjeni efikasnosti predmetnih investicionih ulaganja jer je to metodološki jedino ispravno. Ista će biti obračunata na osnovu NPV (net present value) metoda.

7.2. Utvrđivanje cash flow-a projekta

Kvantifikacija cash flow-a uradjena je na preliminarnim kalkulacijama, pri čemu je projekcija finansijskog rezultata bazirana na uobičajenim „benchmarking“ odnosno standardima u ovoj vrsti djelatnosti, a koji su sadržajno specificirani u tački 5.2. (Analiza tržišta) ovog elaborata.

Imajući prethodni prilaz u vidu, planiranje finansijskog toka projekta bazira se na predviđanjima:

- stepena zauzetosti u izgradjenim objektima marine,
- planiranim korekcijama u postojećem cjenovniku,
- izmijenjenoj strukturi plovila,
- prihodima po osnovu izgradnje novih sadržaja,
- rukovodjenju marine od strane strateškog partnera odnosno angažovanog operatera iz ove djelatnosti.

Polazeći od raspoloživih mogućnosti u pogledu broja plovila, a posebno u pogledu broja vezova za veće jahte predložena je sledeća struktura plovila u budućoj marini (uzimajući u obzir oba dela – i novi i postojeći), pri čemu se naglašava da je predstavljeni broj plovila aproksimativan:

Tip i dužina plovila	Broj plovila
Velike jahte klase A, dužine do 40 m	3
Velike jahte klase A-B, dužine do 30 m	30
Jahte klase A-B, dužine do 25 m	120
Jahte klase A-B, dužine do 20 m	65
Jahte klase B-C, dužine do 15 m	245
Jahte klase B-C, dužine do 10 m	10
Plovila dužine oko 6 m	240
UKUPNO PLOVILA-----	738

Kvantifikaciju čistog novčanog toka izvršićemo na bazi perthodnih pretpostavki odnosno planskog bilansa uspjeha, a imajući u vidu efekat projekta nakon završetka investicionih ulaganja.

Prognoza prihoda i troškova Marine Bar uradjena je uz uvažavanje pretpostavki iz bruto bilansa preduzeća i očekivanih efekata, kao i u zavisnosti od karaktera troška: fiksni i varijabilni-sa podvarijantama.

Pretpostavlja se, takodje, da se investicioni zahvat u dijelu od 6.000.000 € u finansira iz kredita sa ročnošću od 10 godina i kamatnom stopom od 7%.

Saglasno tome, struktura planskog bilansa uspjeha, prilagodjena kvantifikaciji efekata dugoročnih ulaganja, data je u sljedećem tabelarnom pregledu:

Tabela - BILANS USPJEHA

r.b	Struktura	1. god.	2. god.	3. god.	4. god.	5. god.	6. god.	7. god.	8. god.	9. god.	10. god.	10. god. u %
A.	UKUPAN PRIHOD	2,250,000	2,362,500	2,407,500	2,452,500	2,520,000	2,520,000	2,520,000	2,520,000	2,520,000	2,520,000	100%
1	Poslovni prihodi	2,250,000	2,362,500	2,407,500	2,452,500	2,520,000	2,520,000	2,520,000	2,520,000	2,520,000	2,520,000	100%
2	Finansijski prihodi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
3	Ostali prihodi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
B.	UKUPNI RASHODI	1,690,221	1,689,696	1,663,246	1,636,796	1,615,521	1,573,521	1,531,521	1,489,521	1,447,521	1,405,521	55.77%
1	Materijalni troškovi	517,500	543,375	553,725	564,075	579,600	579,600	579,600	579,600	579,600	579,600	23.00%
1.1	Troškovi osn. mater.	157,500	165,375	168,525	171,675	176,400	176,400	176,400	176,400	176,400	176,400	7.00%
1.2	Troškovi pom. mat.	90,000	94,500	96,300	98,100	100,800	100,800	100,800	100,800	100,800	100,800	4.00%
1.3	Ostali troškovi	270,000	283,500	288,900	294,300	302,400	302,400	302,400	302,400	302,400	302,400	12.00%
2	Amortizacija	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	9.65%
3	Zarade	520,000	535,600	540,800	546,000	551,200	551,200	551,200	551,200	551,200	551,200	21.87%
4	Rashodi finansiranja	409,500	367,500	325,500	283,500	241,500	199,500	157,500	115,500	73,500	31,500	1.25%
5	Vanredni rashodi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
6	Ostali rashodi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00%
C.	BRUTO DOBIT	559,779	672,804	744,254	815,704	904,479	946,479	988,479	1,030,479	1,072,479	1,114,479	44.23%
D.	Porezi na dobit	50,380	60,552	66,983	73,413	81,403	85,183	88,963	92,743	96,523	100,303	3.98%
E.	NETO DOBIT	509,399	612,252	677,271	742,291	823,076	861,296	899,516	937,736	975,956	1,014,176	40.25%
	Neto dobit/Uk. prih.	22.64%	25.92%	28.13%	30.27%	32.66%	34.18%	35.70%	37.21%	38.73%	40.25%	

Tabela - CASH FLOW

FINANSIJSKE PROJEKCIJE SA DOGRADNJOM													Rezidual
	<i>ELEMENT / GODINA</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
1	POCETNA GOTOVINA	0	0	121,060	344,973	633,905	987,857	1,422,594	1,895,551	2,406,728	2,956,125	3,543,742	
2	GOTOVINA IZ POSLOVNIH AKTIVNOSTI	0	752,620	855,473	920,492	985,512	1,066,297	1,104,517	1,142,737	1,180,957	1,219,177	1,257,397	
	Neto dobit	0	509,399	612,252	677,271	742,291	823,076	861,296	899,516	937,736	975,956	1,014,176	
	Amortizacija	0	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	243,221	
	Smanjenje(+)/Povećanje(-) potraživanja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Povećane(+)/Smanjenje(-) obav dobavljača	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Ostalo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	INVESTICIONA AKTIVNOST		31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	
	Investicije (-)/ dezinvesti (+) u zalihe		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Izgradnja		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Renoviranje		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Mašine i oprema (Zamjena)		31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	31,560	
4	FINANSIRANJE		600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	
	Povećanje duga / kredita	6,000,000	0	0	0	0	0		0	0	0	0	
	Otplata glavnice		600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	
	Sopstveni ulozi	6,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	GOTOVINA NA KRAJU PERIODA	0	121,060	344,973	633,905	987,857	1,422,594	1,895,551	2,406,728	2,956,125	3,543,742	4,169,579	
6	NETO TOK (PRIRAST) GOTOVINE	0	121,060	223,913	288,932	353,952	434,737	472,957	511,177	549,397	587,617	625,837	17,125,000
0.12	DISKONTOVANI NETO TOK GOTOVINE		108,089	178,502	205,656	224,943	246,681	300,573	290,056	278,342	265,808	252,765	3,044,992
	PRINOSNA VRIJEDNOST FIRME		5,396,406										

8. DRUŠTVENA KORISNOST PROJEKTA-DIREKTNI (FINANSIJSKI) I INDIREKTNI PRIHODI DRŽAVE

8.1. Indirektni efekti razvoja i poslovanja projekta

Očekuje se da će gradnja i poslovanje predmetnog projekta imati indirektno efekte u dijelu rasta zaposlenja i prihoda povezanih grana privrede (turizam, saobraćaj, ugostiteljstvo, prehrambena industrija, ostala industrija, trgovina itd). Računa se, naime, da oko 136 drugih djelatnosti direktno zavisi od nivoa aktivnosti gradjevinarstva. Da bi stekli uvid u dimenzije ovog multiplikativnog efekta, odnosno uvid u veličinu tržišta koje kreira gradjevinarstvo, podsjetimo se da je ukupna bruto vrijednost koju stvara gradjevinarstvo oko 3 do 4 puta veća od dodate vrijednosti koju stvara gradjevinarstvo. Tržište koje kreira gradjevinarstvo za druge djelatnosti je, u Crnoj Gori, reda veličina od oko 400 do 600 miliona Eura.

8.2. Direktni efekti razvoja i poslovanja projekta

Državni direktni prihodi iz ovog projekta uključuju:

1. prihode od komunalnog doprinosa (jednokratni prihod),
2. prihode od poreza na dodatu vrijednost (generišu se svake godine),
3. prihode od poreza na neto dobit (generišu se svake godine),
4. prihode od poreza na lična primanja (generišu se svake godine),
5. prihode od poreza na nepokretnost (generišu se svake godine),
6. prihode od boravišnih taksi (generišu se svake godine).

Pored prethodnog, direktni efektni se očekuju i u zoni generisanja dodatne zaposlenosti. Pretpostavka iz našeg obračuna je da bi izgradnja novih sadržaja u marini trebala da angažuje zaposlenost reda 30-50 radnika.

8.2.1. Prihodi od komunalnog doprinosa:

Imajući u vidu prethodne obračune investicionih ulaganja u izgradnju novih kapaciteta, država može, po osnovu pune valorizacije prostora koji je zahvaćen ovim urbanističkim planom, očekivati ukupan prihod u iznosu od cca:

UKUPNO:	1.819.198 €
----------------	--------------------

8.2.2. Prihodi od boravišne takse i poreza na dodatu vrijednost:

Prihod od boravišne takse i poreza na dodatu vrijednost po osnovu ugostiteljske i trgovačke djelatnosti (pod pretpostavkom da je riječ o godini potpune izgradjenosti svih sadržaja kao i pretpostavljenog korišćenja kapaciteta) iznosi:

Struktura	boravišne takse na sobe	PDV na ostale sadržaje
Prihodi od PDV-a		
Prihodi u I godini	102.000	323.000
Ukupan PDV/bor. takse		425.000
Stope PDV-a	paušal	17%

Plaćeni (ulazni) PDV		
Ulazni PDV za nabavke kao % u odnosu na troškove		255.000
Neto PDV/bor. taksa koji ide Državi		170.000

8.2.3. Prihodi od poreza na neto dobit:

Prihodi od poreza na neto dobit	50.380
--	---------------

8.2.4. Prihodi od poreza na lična primanja (zaposlenih u Marina A.D i prostorima koji će se rentirati):

Zaposleni	Broj zaposlenih	Prosječna plata na mjesečnom nivou	Bruto plate za 12 mj.	Porez na lična primanja
Zaposleni u marini, poslovnim prostor. i ugostiteljstvu	65	700	546.000	49.140
Ukupno:				49.140

8.2.5. Prihodi od poreza na nepokretnost:

Prihodi od poreza na nepokretnosti cca	20.000 €
---	-----------------

U totalu, Država, pod pretpostavkom realizacije punog kapaciteta projektovanih sadržaja u zahvatu predmetne studije lokacije, može očekivati jednokratni godišnji prihod u iznosu od **1.819.198 €** po osnovu naplate naknade za uređjivanje građevinskog zemljišta i redovne godišnje prihode u iznosu od **289.520 €** po osnovu poreza na dobit preduzeća, poreza na dodatu vrijednost, poreza na plate zaposlenih, boravišnih taksi i poreza na nepokretnost. Direktni efekti se odnose i na novu zaposlenost koja iznosi reda 30-50 radnika u Marina A.D. kao i novu zaposlenost u poslovnim prostorima koji će se rentirati eksternim pravnim i fizičkim licima.

Pretpostavljeni efekti se odnose na scenario potpune izgradjenosti i potpune valorizacije svih urbanističkih parametara iz urbanističkog plana.

