

IMPROVEMENT OF TOURIST TRAFFIC IN BUDVA

Rade Ratković

Faculty of Business and Tourism Budva, Montenegro, dekan@fbt-budva.me

Dragana Zečević

Faculty of Business and Tourism Budva, Montenegro, dragana.zecevic@fbt-budva.me

Milica Jablan

Faculty of Business and Tourism Budva, Montenegro, milica.vulevic@fbt-budva.me

Milan Liješević

Faculty of Business and Tourism Budva, Montenegro, milan.ljesevic@fbt-budva.me

Miodrag Smelcerovic

Academy of Vocational Studies Southern Serbia, Serbia, msmelcerovic@yahoo.com

Abstract: Tourism development is impossible without adequate basic and supporting infrastructure. In this regard, traffic accessibility is one of the inseparable components in the successful tourist development of the destination. For decades, Budva is recognized as the metropolis of Montenegrin tourism, which is justified by official data indicating that Budva receives the highest number of tourist arrivals and overnight stays. In the last couple of decades, there has been an enormous expansion of building apartments in Budva, which generates an increased need for better traffic infrastructure. This refers to the arrivals and departures of tourists along the Montenegrin coast, as well as internal traffic within the municipality of Budva. Estimates of the users of transport services are around 160,000 tourists, around 60,000 refugees, and around 25,000 residents during the peak tourist season. The above statement points to the need to establish an adequate traffic infrastructure that enables the unimpeded mobility of both tourists and the local population. In 2019, air transport took part in the transport of tourists in Budva with 57% and road transport around 38% (car 25%, bus 13%, train 1%). Water traffic (ferry/ship) is represented only to a lesser extent. The nearest airport, which at the same time realizes the largest number of charter flights during the season, is Tivat Airport, which is located near Budva, 24 km away. The second airport is located in Podgorica and is characterized by the fact that it is active throughout the year 24 hours a day, while Tivat Airport is exclusively a daytime airport. The biggest problem is the road connection between Budva - Tivat and Budva - Podgorica, since the roads are particularly overloaded during the season. Apart from the airport in Montenegro, it is also important to mention the airport in Dubrovnik, which in the period before 1990 had the most significant role because a huge number of tourists came to Montenegro from this airport. A special problem is the congestion that is created at the entrance and through the city center, which indicates the need to develop a project of expressways and bypasses around the city. The local self-government, in cooperation with the competent state authorities, must in the following period begin the development of the expressway project to establish the best possible connection between the cities. One of the effective solutions is the establishment of sea traffic between Budva and Tivat Airport, which would relieve road traffic to a significant extent, while tourists would be allowed to get to know the natural beauties of the Montenegrin coast by sailing between Tivat and Budva. Apart from road traffic, the problem which needs to be solved as soon as possible, emphasis should be placed on sea traffic, which can be achieved through the development of a plan for the Budva marina, which would include the relocation of yachts from the marina, where the most space should be left for tourist boats. The purpose of the tourist boats would be to enable the transfer of tourists from Budva to the island of Sv. Nikola as well as to other beaches and attractions located along the entire Budva coast. Also, there is a need to work on the planning of pedestrian zones in the city, where motor vehicle traffic in the inner city core during the season would be prohibited, except for local electric vehicles that would transport tourists and residents along the entire Budva Riviera. By implementing the trends of the world's leading destinations, which are based on the widest possible use of sustainable means of transportation, Budva should provide bicycles and electric scooters, which will be available to tourists at several different stations on the territory of the entire municipality. In this way, Budva would build the image of a destination that takes special care of sustainable tourism development, which certainly represents an important segment in the positioning of Budva on the tourist map of Europe.

Keywords: tourism, bridging, sustainability, infrastructure, Budva

UNAPREĐENJE TURISTIČKOG SAOBRAĆAJA BUDVE

Rade Ratković

Fakultet za biznis i turizam Budva, Crna Gora, dekan@fbt-budva.me

Dragana Zečević

Fakultet za biznis i turizam Budva, Crna Gora, dragana.zecevic@fbt-budva.me

Milica Jablan

Fakultet za biznis i turizam Budva, Crna Gora, milica.vulevic@fbt-budva.me

Milan Liješević

Fakultet za biznis i turizam Budva, Crna Gora, milan.lijesevic@fbt-budva.me

Miodrag Smelcerović

Akademija strukovnih studija Južna Srbija, Srbija, msmelcerovic@yahoo.com

Rezime: Turistički razvoj nije zamisliv bez adekvatne osnovne i prateće infrastrukture. S tim u vezi, saobraćajna dostupnost predstavlja jednu od nerazdvojivih komponenti u uspješnom turističkom razvoju destinacije. Budva se decenijama unazad može pohvaliti sa epitetom metropole crnogorskog turizma, što opravdavaju zvanični podaci koji ukazuju da se u Budvi ostvari najveći broj turističkih dolazaka i noćenja. U posljednjih par decenija došlo je do enormne ekspanzije sekundarnog stanovanja u Budvi, što generiše radikalno povećanje potreba u mirujućem i cirkulirajućem saobraćaju. Ovo se odnosi na dolaske i odlaske turista duž crnogorskog primorja, kao i na interni saobraćaj unutar opštine Budva. Procjene korisnika saobraćajnih usluga se kreću u brojevima otprilike 160 hiljada turista, oko 60 hiljada izbjeglica i oko 25 hiljada stanovnika u špicu turističke sezone. Navedena tvrdnja ukazuje na potrebu za uspostavljanjem adekvatne saobraćajne infrastrukture koja omogućava neometanu mobilnost kako turistima tako i lokalnog stanovništva. U prevozu turista Budve avio prevoz je učestvovao 2019. godine sa 57% a drumski oko 38% (automobil 25%, autobus 13%, voz 1%). Vodeni saobraćaj (trajekt/brod) je zastupljen samo u manjoj mjeri. Najbliži aerodrom, koji ujedno u toku sezone realizuje i najveći broj charter letova, jeste Aerodrom Tivat, koji se nalazi u neposrednoj blizini Budve na svega 24 km. Drugi aerodrom se nalazi u Podgorici i za njega je karakteristično što je aktivan tokom cijele godine 24h, dok je Aerodrom Tivat isključivo dnevni aerodrom. Najveći problem predstavlja putna povezanost na relaciji Budva – Tivat i Budva – Podgorica, iz razloga što su saobraćajnice u toku sezone naročito preopterećene. Osim aerodroma u Crnoj Gori, važno je napomenuti i aerodrom u Dubrovniku, koji je u periodu prije 1990. godine imao najznačajniju ulogu obzirom na činjenicu da je sa ovog aerodroma u Crnu Goru dolazio ogroman broj turista. Poseban problem predstavljaju gužve koje se stvaraju na ulazu i kroz gradsko jezgro što ukazuje na potrebu izrade projekta brzih cesti i obilaznica oko grada. Lokalna samouprava u saradnji sa nadležnim državnim organima, u narednom periodu mora da započne izradu projekta brzih cesti kako bi se uspostavila što bolja povezanost između gradova. Jedno od efikasnih rješenja je i uspostavljanje morskog saobraćaja između Budve i Aerodroma Tivat koji bi u značajnoj mjeri rasteretio drumski saobraćaj, dok bi se turistima pružila prilika da se plovidbom između Tivta i Budve upoznaju sa prirodnim ljepotama crnogorskog primorja. Osim drumskog saobraćaja čiji problem treba što hitnije riješiti, akcenat je potrebno staviti na morskog saobraćaju, što se može ostvariti kroz izradu plana budvanske marine, koji bi obuhvatio izmiještanje jahti iz marine u kojoj bi trebalo da se ostavi najviše prostora za turističke brodove. Turistički brodovi imali bi za cilj da omoguće transfer turista iz Budve ka ostrvu Sv. Nikola kao i ka drugim plažama i atrakcijama koje se nalaze duž čitavog budvanskog primorja. Takođe, potrebo je raditi na planiranju pješačkih zona u gradu, gdje bi saobraćaj motornih vozila u užem gradskom jezgrou toku sezone bio zabranjen, osim za lokalne električne voziće koji bi vršili transport turista i lokalnog stanovništva duž čitave Budvanske rivijere. Implementacijom trendova vodećih svjetskih destinacija, koji se zasnivaju na što široj primjeni održivih sredstava prevoza, Budva bi trebala da obezbijedi bicikle i električne trotinete, koji će biti na raspolaganju turistima na nekoliko različitih stanica na teritoriji čitave opštine. Na taj način Budva bi izgradila imidž destinacije koja posebno vodi računa o održivom turističkom razvoju, što svakako predstavlja važan segment u pozicioniranju Budve na turističkoj mapi Evrope.

Ključne riječi: turizam, povezivanje, održivost, infrastruktura, Budva

1. UVOD

Jedna od ključnih karakteristika za razvoj turizma jeste multiplikativan efekat na druge privredne grane kao što su trgovina, poljoprivreda, saobraćaj i sl. Savremeni razvoj turizma karakteriše razvoj posebnih oblika turizma, koji su značajni za generisanje zaposlenosti, povećanje standarda stanovništva i uravnotežavanje regionalnog razvoja. (Prostorni plan Crne Gore do 2040. godine, 2022.) Pristupačnost turističke destinacije razmatra se kroz dva gledišta,

tj. kroz geografski i ekonomski aspekt. U prvom aspektu je riječ o udaljenosti od emitivnog područja u kilometrima, ali i u vremenu provedenom na putu, što predstavlja dvije međusobno nezavisne kategorije ako imamo u vidu činjenicu da se zbog dobrih saobraćajnih ruta u neke relativno udaljene destinacije može stići znatno brže nego u neke geografski relativno bliske, koje su sa emitivnim područjem povezane slabijom saobraćajnom infrastrukturom. U okviru drugog aspekta definiše se potrošnja i sredstva neophodna kako bi se stiglo do određene destinacije. Kroz oba aspekta pristupačnost je u direktnoj korelaciji od razvijenosti saobraćajne infrastrukture. Crna Gora u domenu vođenja politike razvoja saobraćajne infrastrukture, svjesna je značaja regionalnog planiranja, što je naglašeno u najznačajnijem planskom dokumentu Crne Gore – Prostornom planu. (Konjević, 2014.) U okviru saobraćajne pristupačnosti, glavni preduslov za jačanje ekonomskog i društvenog prosperiteta Crne Gore kao turističke destinacije jeste neophodnost postojanja efikasnog transportnog sistema. Zbog svog geografskog položaja, fokus je na unapređenju avio saobraćaja, s obzirom na udaljenost prioritetnih emitivnih tržišta koja su od značaja za uspješno pozicioniranje Crne Gore na turističkoj mapi.

2. SAOBRAĆAJNA ODRŽIVOST CRNE GORE KAO TURISTIČKE DESTINACIJE SA FOKUSOM NA BUDVU

Jedan od osnovnih preduslova turističkog razvoja jeste dobra saobraćajna povezanost destinacije sa emitivnim tržištima. Saobraćajna dostupnost Crne Gore ostvaruje se kroz drumski, avio, pomorski i željeznički saobraćaj. Brojni nedostaci u svim navedenim vidovima saobraćaja značajno utiču na kvalitet cjelokupne turističke ponude. Nedovoljno razvijena putna mreža, neadekvatna povezanost kroz postojeće avio linije, loša infrastruktura i zaostalost vozničkih sredstava u željezničkom saobraćaju, neiskorišćenost kapaciteta luke Bar negativno utiču na turistički razvoj. U cilju održivog razvoja Crne Gore kao turističke destinacije, od ključnog značaja je ulaganje u izgradnju nove saobraćajne infrastrukture, kako bi se eliminisala uska grla u saobraćaju i postigao balans u korišćenju između pomorskog i željezničkog saobraćaja u odnosu na drumski. Iako je drumski saobraćaj značajno zastupljen kada je u pitanju dolazak turista iz regiona, Crna Gora je pretežno aviodestinacija zbog svoje udaljenosti od vodećih emitivnih tržišta, kao i nepostojanja najmodernijih saobraćajnica u vidu autoputeva. Najveći broj turista u Crnu Goru dolazi putem avio i drumskog saobraćaja, zatim slijedi željeznički, a samo mali broj turista u Crnu Goru doputuje pomorskim saobraćajem. Za prevoz tokom boravka u Crnoj Gori, turisti najviše koriste automobil. (Informacija o povezanosti i dostupnosti Crne Gore u funkciji razvoja turizma, 2013).

Magistralne i regionalne puteve u većini slučajeva karakteriše kolovoz sa jednom trakom po smjeru, dok na pojedinim dionicama postoje dodatne trake za preticanje. Oštre krivine i vertikalne kosine relativno velike visine karakteristika su puteva u planinskim predjelima, što utiče na bezbjednost i kapacitet puta. Na dionicama oko Podgorice i duž primorja prisutan je nizak nivo usluga. U planu je razvoj mreže autoputeva, autoput Bar-Boljare i primorska varijantu jadransko-jonskog koridora, brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja. (Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, 2019-2035, 2019).

Prema zvaničnim podacima Aerodroma Crne Gore, tokom ove godine ostvaruje se direktna avio povezanost sa 32 destinacije i to preko Aerodroma Podgorica: Almati, Astana, Atina, Barselona, Beograd, Berlin, Bratislava, Brisel, Budimpešta, Dortmund, Frankfurt, Gdanjsk, Istanbul, Katovice, Krakov, Lil, Ljubljana, London, Luksemburg, Madrid, Mančester, Meringen, Milan, Nant, Pariz, Poznanj, Rim, Beč, Varšava, Vroclav, Zagreb, Cirihi.

Aerodrom Tivat povezuje Crnu Goru sa 43 destinacije: Baku, Banja Luka, Bari, Beograd, Berlin, Brno, Brisel, Katanija, Kišinjev, Kopenhagen, Dubai, Diseldorf, Faro, Frankfurt, Gdanjsk, Ženeva, Helsinki, Intanbul, Katovice, Kraljevo, Kuvajt, Ljubljana, London, Luksemburg, Mančester, Minhen, Niš, Oslo, Pariz, Prag, Radom, Riga, Rijad, Žešov, Stokholm, Štuttgart, Talin, Taškent, Tel Aviv, Beč, Vilnjus, Varšava, Cirihi. Za jačanje i unapređenje avio mreže neophodna je tržišno sposobna ponuda sa adekvatnim kapacitetima, kako bi se na tome izgradila tražnja potrebna za ekonomičnu popunjenost letova. S tim u vezi, potrebno je pronaći rješenja koja će uticati na ekstenziju turističke sezone, čime bi se obezbijedila rentabilnost avio letova, a u krajnjem slučaju i proširila ponuda u post i predsezoni. Te preduslove mogu ponuditi samo hoteli koji zadovoljavaju međunarodne standarde uz atraktivne sadržaje za odmor, a sve u skladu sa kvalitetnim marketing aktivnostima. (Master plan razvoja turizma Crne Gore do 2020, 2008).

Crnu Goru u 2019. godini posjetilo je 2,645,217 turista i ostvareno je 14,455,920 noćenja. Strani turisti ostvarili su 96,4% od ukupnog broja noćenja, od čega turisti iz Ruske Federacije (24,9%), Srbije (21,4%), Bosne i Hercegovine (8,5%), Kosova (5,4%), Njemačke (4,6%), Ukrajine (3,3%), Francuske (3,1%) i Ujedinjenog Kraljevstva (3,0%). Turisti iz ostalih zemalja ostvarili su 25,8% noćenja. U primorskim mjestima ostavren je najveći broj noćenja, čak 94,9%, u glavnom gradu 2,1%, u planinskim mjestima 1,8% i ostalim turističkim mjestima 1,2%. Budvu je tokom 2019. godine posjetilo 918,663 turista (34,7%) i ostvareno je 4,593,181 noćenja (31,8%). (MONSTAT)

Struktura korišćenja saobraćajnih sredstava za dolazak u Budvi prema istraživanju iz 2019. godine bila je sledeća: 57% gostiju došlo je putem avio transporta, 38% gostiju za dolazak je koristilo drumska prevozna sredstva (25%

automobil, 13% autobus, 1% voz), dok se prilično mali broj gostiju odlučivao za korišćenje prevoza u okviru vodenog saobraćaja (trajekt/brod). (Istraživanje o stavovima turista i lokalnih dionika o turizmu i turističkom proizvodu Budve, 2019).

Tokom 2020. i 2021. godine ostvaren je značajno manji turistički promet, što je uslovljavala pandemija izazvana korona virusom. Crnu Goru u 2022. godini posjetilo je 2,183,975 turista i ostvareno je 12,428,787 noćenja. Strani turisti ostvarili su 95,5% od ukupnog broja noćenja, od čega turisti iz Srbije (25,5%), Ruske Federacije (16,4%), Bosne i Hercegovine (9,9%), Njemačke (5,9%), Ukrajine (4,9%), Kosova (4,0%), Ujedinjenog Kraljevstva (3,3%). Turisti iz ostalih zemalja ostvarili su 30,1% noćenja. U primorskim mjestima ostvaren je najveći broj noćenja, čak 93,8%, u glavnom gradu 2,9%, u planinskim mjestima 2,0% i ostalim mjestima 1,3%. Budvu je tokom 2022. godine posjetilo 672,555 turista (30,8%) i ostvareno je 3,152,888 noćenja (25,4%). (MONSTAT)

Broj parking mjesta u okviru ponude "Parking Servis Budva" nadmašuje 1500, u okviru 12 posebnih i 3 opšta parkirališta na teritoriji Budve i Petrovca i jedne podzemne garaže u užem jezgru Budve.

Hotelski kapaciteti uglavnom obezbijeduju parking za goste, međutim privatni smještajni kapaciteti, koji su dominantni u strukturi ponude često nemaju obezbijedena parking mjesta za turiste. Zbog navedenog, postojeći kapacitet parking mjesta u okviru "Parking Servis Budva" ne mogu ni približno zadovoljiti trenutne potrebe, a veliki broj turista koji koristi automobil u toku boravka na destinaciju, uz korišćenje automobila od strane lokalnog stanovništva dovodi do velikih gužvi.

Održivi turizam se u naužem smislu zasniva na transformaciji strukture globalne proizvodnje i potrošnje u formi koja neće narušiti eko sisteme, na osnovu čega se može reći da se održivi razvoj ostvaruje u ekološkom, društvenom, kulturnom i ekonomskom domenu. Takođe, održivi razvoj turizma jeste posebni vid turizma koji vodi računa o potrebama turista u turističkoj destinaciji, na način da štiti i unapređuje mogućnost njegovog razvoja u budućnosti, a jedan od prioriteta su mu zaštitna resursa, sa ekonomskih, estetskih i socioloških polazišta. (Đorđević i Kokić Arsić, 2010). Jedna od procjena je da turizam ima snažan negativan uticaj na životnu sredinu, zbog velike emisije gasova sa efektom staklene bašte od oko 5%, najveće učešće ima avio saobraćaj sa 40%, zatim slijedi drumski saobraćaj sa 30% i na kraju tursitički smještaj sa 20% učešća. (Strategija razvoja turizma Crne Gore 2020 – 2025. sa akcionim planom, 2022). S tim u vezi, inovirana Strategija razvoja turizma Crne Gore akcenat je stavila na razvoj e-mobilnosti čiji je osnovni cilj podsticanje i povećanje broja električnih vozila kao i izgradnja infrastrukture koja je neophodna za njihovo punjenje.

3. UTICAJ EKSPANZIJE SEKUNDARNOG STANOVANJA NA ODRŽIVOST SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE BUDVE

Planiranje prostora predstavlja jednu od najvažnijih segmenata u razvoju turizma određene destinacije. Investicije zasnovane na izgradnji komplementarnih smještajnih kapaciteta generišu pozitivne efekte koje turizam može da ostvari na cjelokupnu privredu. U situacijama kada se dozvoli izgradnja velikog broja stambenih objekata, koji u svojoj osnovi imaju isključivo za cilj brz povrat investicije i ostvarivanje lake zarade na tržištu nekretnina, turizam ulazi u zonu neodrživosti. Nažalost, primjer destinacije koja se suočava sa navedenom problematikom jeste opština Budva, u kojoj je u prethodnom periodu najizraženija investiciona aktivnost bila zasnovana na izgradnji stambenih objekata. Situaciju dodatno usložnjava činjenica da su navedene aktivnosti još uvijek izražene obzirom da je novonastala geopolitička situacija uticala na rast tražnje za stambenim objektima u Budvi.

Saobraćajna infrastruktura je u navedenim okolnostima stavljena u nezavidan položaj, zbog činjenice da svojim trenutnim kapacitetima ne može da odgovori realnom stanju. Opravdanost ove tvrdnje nalazimo u činjenici da je u Budvi već sada primjetan problem gužvi u saobraćaju i za očekivati je da će on biti još više izražen kada ljetnja turistička sezona dostigne svoj vrhunac. Poseban problem predstavljaju parking mjesta, što je u najvećoj mjeri uzrokovano neadekvatnim planiranjem prostora, gdje je investitorima dozvoljena izgradnja velikih stambenih objekata sa nedovoljnim brojem parking mjesta.

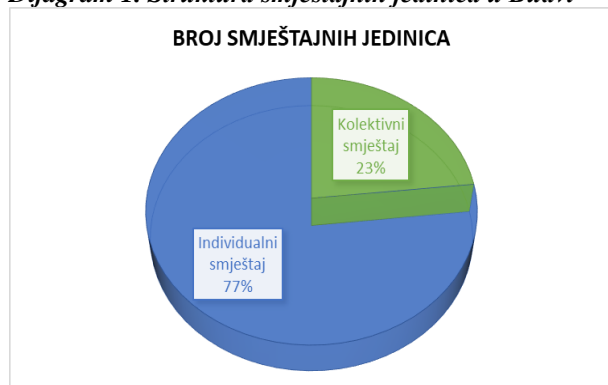
Problemi urbanog uređenja ogledaju se u izrazito velikoj koncentraciji objekata u gradskom jezgru, što predstavlja potencijalni seizmički rizik kao i ozbiljan problem u domenu komunalnog i saobraćajnog uređenja.

Neplanska gradnja u pojedinim zonama proističe iz predimenzionisanih planskih okvira i nedovoljno kontrolisanih urbanističkih kriterijuma, što je dovelo do formiranja gradskih zona u kojima se ne može obezbijediti adekvatno saobraćajno i komunalno opremanje, potrebni javni prostori sa određenim društvenim sadržajima, parking prostori, odgovarajuće zelene površine. To su problemi koji nisu u skladu sa humanim urbanim stanovanjem i u takvim zonama je veoma teško naknadno obezbijediti adekvatno uređenje. (Prostorni plan Crne Gore do 2040. godine, 2022).

Kada bi pokušali da analiziramo broj objekata za pružanje usluga smještaja u Budvi, suočili bi se sa ozbiljnim problemom zbog činjenice da nadležne institucije od 2016. godine ne objavljuju podatke o broju smještajnih kapaciteta u individualnom smještaju. Prema poslednje dostupnim podacima u Budvi je evidentiramo 19,359

smještajnih jedinica unutar kojih se nalazilo 44,063 kreveta, što predstavlja daleko veće kapacitete u poređenju sa kolektivnim smještajem.(MONSTAT)

Dijagram 1. Struktura smještajnih jedinica u Budvi



Izvor: MONSTAT

Dijagram 2. Struktura raspoloživih kreveta u Budvi



Izvor: MONSTAT

Podaci predstavljeni na prethodna dva dijagrama jasno ukazuju na jedan od najizraženijih problema sa kojima se turistički razvoj Budve suočava, a to je svakako problem nesrazmjernog odnosa individualnih i kolektivnih smještajnih kapaciteta. Na osnovu dijagrama, uočavamo da čak 77% smještajnih jedinica u Budvi pripada individualnom smještaju a svega 23% kolektivnom, što predstavlja ozbiljan problem u razvoju turizma i uspostavljanju njegove pune održivosti. Obzirom da je u periodu od 2016. godine do danas sličnom dinamikom nastavljeno sa aktivnostima vezanim za izgradnju stambenih objekata, za očekivati je da je trenutno stanje još nepovoljnije.

4. UTICAJ IZBJEGLIČKE KRIZE NA DOVOLJNOST I FUNKCIONALNOST SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE BUDVE

Period nakon obnove nezavisnosti Crne Gore u najvećoj mjeri je obilježilo ogromno interesovanje investitora prvenstveno iz Rusije, a zatim i drugih istočnih zemalja kao što su Ukrajina i Bjelorusija. Upravo je u navedenom periodu Crna Gora prepoznata kao pogodno tlo za obrt novca i laku zaradu, kroz investiranje u industriju nekretnina. Neke od prvobitnih investicija imale su turistički karakter i kao takve mogle su predstavljati dobar zamajac u razvoju turističke privrede, međutim veoma brzo one su u potpunosti bile usmjerene ka izgradnji stambenih jedinica i njihovoj brzom prodaji na tržištu nekretnina. Posljednjih par godina bilo je primjetno da je oslabilo interesovanje investitora iz navedenih država, da bi se ono ponovo aktiviralo uslijed rata koji je počeo u Ukrajini. Veliki broj stanovnika iz Ukrajine i Rusije pokušava da svoje utočište pronade u Crnoj Gori, što se odrazilo na rast cijena nekretnina ali i zakupa.

Prema podacima Ministarstva unutrašnjih poslova, u Crnoj Gori živi 80,000 stranih državljana sa privremenim ili stalnim boravkom (30,265 stalnih državljana, privremeni boravak 48,896). Od početka agresije Rusije na Ukrajinu, uvećan je zahtjev za privremeni boravak državljana ove dvije zemlje.

Od kraja februara 2022. godine do danas u Crnu Goru je ušlo 110,326 lica iz Ukrajine, i napustilo 103,727 lica iz Ukrajine. Od početka primjene Odluke o privremenoj zaštiti podnijeto je 8,733 zahtjeva za privremenu zaštitu, dok je ukupno odobreno 8,263 zahtjeva za privremenu zaštitu. (Ministarstvo unutrašnjih poslova Crne Gore).

Prema podacima Uprave prihoda i carina, formirano je oko 9 hiljada kompanija. Stranci su osnivači skoro 80% tih kompanija, odnosno preko 7 hiljada, pri čemu državljani iz Rusije čine više od polovine osnivača (3,83 hiljade).

Prema podacima Ministarstva unutrašnjih poslova, tokom prva tri mjeseca ove godine preko 64,000 državljana Rusije prijavilo je boravak do 90 dana, dok već odobreni privremeni, produženi ili stalni boravak ima preko 21,000.

Značajan broj državljana Ukrajine i Rusije, stacioniran je upravo u Budvi, što značajno opterećuje neadekvatno razvijenu saobraćajnu infrastrukturu. Svi navedeni podaci ukazuju da će dinamika naseljavanja Budve ostaviti snažan uticaj na uspostavljanje normalnog funkcionisanja saobraćaja, što predstavlja jedan od preduslova u razvoju turizma i omogućavanju neometanog turističkog kretanja. Navedeni problemi primjetni su već u predsezonskom periodu, gdje je u toku praznika i organizovanja različitih manifestacija od strane Turističke organizacije Budva, bila izražena nemogućnost funkcionisanja saobraćajnog sistema uslijed velikih gužvi koje su bile uočljive u samom gradskom jezgru ali i na prilazima gradu.

Takođe, veliki broj stanova u Budvi koji je u toku godine bio prazan, izuzev ljetnje tursitičke sezone, sada je nastanjem izbjeglicama iz ratom zahvaćenih predjela, što već sada ukazuje na problem sa nedovoljnim brojem parking mjesta, te je u ovoj tursitičkoj sezoni za očekivati da će ovaj problem biti naročito izražen, posebno ako se uzmu u obzir stavovi i projekcije nadležnih organa, da se u ovoj tursitičkoj sezoni očekuje rekordan broj turističkih dolazaka i noćenja, čime će biti premašen rezultat iz 2019. godine.

5. MODEL PREMOŠĆAVANJA USKIH GRILA U SAOBRAĆAJNOM SISTEMU CRNOGORSKOG PRIMORJA SA ASPEKTA ODRŽIVOG TURIZMA

Cjelokupna navedena problematika vezana za saobraćajnu infrastrukturu i razvoj održivog turizma uslovljava potrebu za pronalaženjem adekvatnih rješenja koji će brzo sanirati postojeće stanje. Naravno, za prevazilaženje navedenih problema potrebno je primjeniti modele koje su određene destinacije uspješno uspostavile ali i raditi na pronalaženju nekih inovativnih rješenja.

Jedan od korisnih primjera predstavlja grad Gdanjsk, koji se nalazi u Poljskoj i predstavlja jednu od najvažnijih luka ove države. Gdanjsk se može pohvaliti dobro osmišljenom saobraćajnom mrežom, što u krajnjem slučaju omogućava daleko jednostavnije kretanje turista. U grad je moguće doći posredstvom automobila, autobusa, voza, broda ali i aviona koji se nalazi u neposrednoj blizini centra grada, na svega oko 12 km. Aerodrom je posebno značajan za Gdanjsk i turiste, zbog činjenice da na njega slijeće veliki broj low-cost kompanija kao što su WizzAir, Ryanair, Air Baltic, Jet Air itd. Prevoz sa aerodroma do centra grada obezbjeđen je putem redovnih linija lokalnog javnog prevoza kao i putem taksi ili rent a car vozila.

Naravno, navedeni primjer ne predstavlja ništa inovativno pa se može reći da je Gdanjsk slijedio primjere drugih gradova u organizaciji prevoza putnika sa aerodroma do centra grada. Međutim, korisno je napomenuti da bi Budva trebala da napravi međuopštinsku saradnju sa Tivtom i Podgoricom ali i drugim primorskim gradovima, kako bi uspostavila redovne autobuske linije koje će saobraćati sa aerodroma ka gradovima na crnogorskom primorju. Navedeni model posebno je važan kod aerodroma u Tivtu, zbog činjenice da se u ljetnjem periodu najveći broj čarter letova u Crnoj Gori ostvari upravo na ovom aerodromu. Osim autobuske linije, sa Aerodromom Tivat potrebno je raditi na realizaciji projekta koji bi obezbjedio transport turista sa aerodroma putem broda čime bi se na efikasan način izbjegle potencijalne gužve na magistralnom putu Tivat-Budva, a tursitima pružila prilika da uživaju u razgledanju crnogorskog primorja.

Takođe, kada su u pitanju brodovi i gradska luka u Budvi, potrebno je planirati da marina bude rezervisana samo za tursitičke brodove i barke, čime bi se velike jahte izmjestile iz ovog dijela. Uspostavljanjem velikog broja tursitičkih brodića dovelo bi do mogućnosti da se turisiti upoznaju sa atrakcijama koje se nalaze unutar akvatorijuma Budve, a to se ponajviše odnosi na ostrvo Sv. Nikola i neke manje plaže do kojih nije moguće doći kopnenim putem.

Kada je u pitanju drumski saobraćaj, u javnosti se veoma često možemo informisati o pokušajima nadležnih organa da realizuju projekat izgradnje bulevara Tivat-Budva i obilaznice oko Budve, ali po tom pitanju još uvijek nije ništa urađeno. S tim u vezi, uspostavljanje efikasnijeg drumskog saobraćaja jedino je moguće realizacijom projekta brzih cesti koji bi trebao da se prostire duž čitavog primorja, čime bi se dodatno iskorsitila činjenica da u neposrednoj blizini imamo još jedan aerodrom koji se nalazi u Dubrovniku a za kojeg je karakterističan veliki broj čarter letova koji su preduslov organizovanog turizma. U prošlosti, tj. sve do raspada bivše Jugoslavije aerodrom u Dubrovniku predstavljao je jednu od najznačajnijih karika u tursitičkom lancu Crne Gore, a samim tim i Budve. Aerodrom Čilipi, Dubrovnik, je sve do 90-ih godina prošlog vijeka bio osnovna vazдушna luka za internacionalne turističke dolaske u Crnu Goru i Dubrovačko područje. (Ratković, 2009)

Pitanje saobraćajne gužve u centru grada u ljetnoj tursitičkoj sezoni moguće je jedino riješiti kompletnom zabranom saobraćaja motornih vozila u centralnom gradskom jezgri i podsticanjem korišćenja električnih bicikala i trotineta koji bi turisti mogli da iskoriste kako bi se upoznali sa cjelokupnom ponudom Budve. Za implementaciju navedenog projekta, potrebno je planirati da stanice za bicikla i trotineta budu pozicionirane duž čitave promenade od Starog grada do Sv. Stefana ali i drugih djelova opštine kao što je Petrovac. Osim trotineta i bicikala turisti i lokalno stanovništvo moglo bi da se koristi i vozićem koji bi imao za cilj da omogući transport duž čitave Budvanske rivijere čime bi se u potpunosti obesmisllilo korišćenje motornih vozila u ovim gradskim predjelima.

Na taj način Budva bi se predstavila kao destinacija koja posebnu pažnju posvećuje očuvanju životne sredine, što šredstavlja agendu svih razvijenih destinacija u savremenom tursitičkom svijetu.

6. ZAKLJUČAK

Saobraćajna dostupnost Crne Gore nije na adekvatnom nivou i ne može odgovoriti potrebama turističkog razvoja. Nedostatak brzih cesti i autoputeva značajno usporavaju dolazak turista iz regiona, a utiču i na neefikasnu povezanost aerodroma sa turističkim centrima. S obzirom da je Crna Gora izrazito avio destinacija, neophodno je raditi na širenju avio mreže, povećanju broja čarter letova i opracija niskobudžetnih avio kompanija. Kada je u

pitanju Budva, problem se uočava već kod pristupa samom gradu magistrlnim putem. Takođe, velike gužve u samom gradu i nedovoljan broj parking mjesta, jedni su od ključnih problema tokom turističke sezone. Neadekvatna saobraćajna razvijenost dodatno je opterećenja usled povećanja broja stanovnika, koji je u prvom redu uslovljen ratnim dešavanjima na teritoriji Ukrajine. Otežavajuću okolnost predstavlja činjenica da su investicije u stanogradnju nastavile svoju aktivnost, pri čemu se vodi računa o obezbjeđivanju parking prostora u okviru istih. U cilju rešavanja navedenih problema neophodno je okrenuti se razvoju saobraćajne dostupnosti orijentisane na održive vidove transporta kao što su prevoz vodenim putem i uvođenje sredstava e-mobilnosti.

LITERATURA

- Đorđević, M., & Kokić Arsić, A. (2010). Ekološki menadžment – uslovi održivog razvoja turizma
- Konjević, N. (2014). Savremena cestovna infrastruktura kao faktor razvoja obalnog područja, Institut za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, Sarajevo
- Mascontour. (2019). Istraživanje o stavovima turista i lokalnih dionika o turizmu i turističkom proizvodu Budve, Turistička organizacija Budva
- Master plan razvoja turizma Crne Gore do 2020. (2008). DEG
- Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma. (2022). Prostorni plan Crne Gore do 2040. godine, Vlada Crne Gore, Podgorica
- Ministarstvo ekonomskog razvoja. (2022). Strategija razvoja turizma Crne Gore 2020 – 2025. sa akcionim planom, Podgorica
- Ministarstvo održivog razvoja i turizma. (2013). Informacija o povezanosti i dostupnosti Crne Gore u funkciji razvoja turizma, Podgorica
- Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore. (2019). Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, 2019-2035, Vlada Crne Gore, Podgorica
- Ministarstvo unutrašnjih poslova Crne Gore, <https://www.gov.me/mup> 2023
- Ratković, R. (2009). Razvoj hotelijerstva u Crnoj Gori, geneza, stanje i perspektive, Budva
- Turizam. Monstat, 2016-2022