

UDK: 338.48:502/504(497.16)  
DOI: 10.5937/LSPUPNXI26465M  
Pregledni naučni rad

## KRUZING TURIZAM I ZAŠTITA PROSTORA: POTENCIJALNI KONFLIKTI U ISTORIJSKOM JEZGRU KOTORA

**Branka Manojlović<sup>1</sup>, Nenad Perošević<sup>2</sup>, Duško Vujačić<sup>3</sup>**

**Apstrakt:** u radu se ispituje odnos između razvoja kruzing turizma i zaštite prostora u okviru istorijskog jezgra Kotora, koje predstavlja zaštićenu urbanu cjelinu sa ograničenim prostornim i infrastrukturnim kapacitetima. Na osnovu raspoloživih podataka o intenzitetu kruzing saobraćaja razmatraju se potencijalni konflikti između ekonomskih koristi turizma i potreba očuvanja kulturno-istorijskog nasljeđa i prostorne cjelovitosti starog grada. Povećan obim kruzing turizma, izražen kroz rast broja dolazaka plovila i putnika u sezonskom periodu, dodatno opterećuje prostor i infrastrukturu, te otvara pitanja upravljanja i planiranja u uslovima ograničenog kapaciteta istorijskog jezgra. S obzirom na to da dostupni podaci ne omogućavaju pouzdanu procjenu direktnih negativnih uticaja na kulturno-istorijsko nasljeđe, fokus rada usmjeren je na identifikovanje potencijalnih konflikata, sa ciljem njihovog ranog prepoznavanja i preventivnog djelovanja u okviru prostorno-planerskog procesa.

Rad posebno ukazuje na značaj uloge lokalne samouprave i primjene odgovarajućih planskih i regulatornih instrumenata u uspostavljanju ravnoteže između turističkog razvoja i zaštite prostora istorijskog jezgra Kotora.

**Ključne riječi:** Kotor, kruzing turizam, kulturno-istorijsko nasljeđe, konflikti

## CRUISE TOURISM AND SPATIAL PROTECTION: POTENTIAL CONFLICTS IN KOTOR'S OLD TOWN

**Abstract:** The paper examines the relationship between the development of cruise tourism and spatial protection within Kotor's Old Town, a protected urban entity with limited space and infrastructural capacity. Based on available data on the intensity of cruise ship traffic, potential conflict areas between the economic benefits of tourism and the necessity to preserve cultural-historical heritage and the spatial integrity of the Old Town are considered. The growing scale of cruise tourism, reflected in the rising number of vessel calls and passengers during the peak season, places additional pressure on the area and infrastructure and raises management and planning issues, given the limited capacity of the Old Town. As the available data do not allow for a reliable assessment of

---

<sup>1</sup> Filozofski fakultet Nikšić, Danila Bojović bb Nikšić, brankabrankica92@gmail.com, 0009-0002-8286-420X

<sup>2</sup> Filozofski fakultet Nikšić, Danila Bojović bb Nikšić, nenadpnk@gmail.com, 0000-0003-3165-7593

<sup>3</sup> Fakultet za turizam i hotelijerstvo Kotor, Stari grad br. 320, dule.v@t-com.me, 0000-0002-5104-5941

direct negative impacts on cultural-historical heritage, the paper focuses on identifying potential conflict areas, so they can be detected early and addressed through preventive measures within the spatial planning process.

The paper emphasizes the importance of local government action and the effective use of planning and regulatory tools in balancing tourism development with the protection of Kotor's Old Town.

**Keywords:** Kotor, cruise tourism, cultural and historical heritage, conflict areas

## **UVOD**

U posljednjim decenijama urbani turizam značajno utiče na transformaciju gradova, prilagođavajući njihov prostorni i funkcionalni razvoj turističkim zahtjevima. Ovaj proces, poznat kao turistifikacija, podrazumijeva prilagođavanje urbanih prostora turističkoj potražnji kroz razvoj kulturnih sadržaja, komercijalnih aktivnosti i infrastrukture namijenjene posjetiocima. Istovremeno, povećan broj turista može dovesti do pojačanog pritiska na urbani prostor, posebno u istorijskim jezgrima gradova koja karakterišu ograničeni prostorni kapaciteti i osjetljiva kulturno-istorijska baština. Savremeni turisti sve češće ne žele samo da posjete znamenitosti, već i da dožive svakodnevni život grada i njegovih stanovnika, što dodatno utiče na intenzitet korišćenja urbanog prostora (Chamizo-Nieto et al., 2023).

Grad Kotor je urbana sredina sa dugom pomorskom tradicijom i razvijenim kulturno-istorijskim nasljeđem. Srednjovjekovni prostorni raspored, stil života i običaji lokalnog stanovništva oblikovali su specifičan urbani identitet grada. Savremeni tokovi kruzing turizma donose nove izazove, jer velik broj posjetilaca u kratkom vremenskom periodu može negativno uticati na lokalno stanovništvo, urbani prostor i kulturno-istorijsko jezgro.

Luka Kotor smještena je u krajnjem unutrašnjem dijelu Bokokotorskog zaliva i ima dug istorijski kontinuitet, jer se pominje još od XII vijeka. Iako je njen značaj u robnom saobraćaju smanjen razvojem luke Bar, zahvaljujući povoljnom geografskom položaju, dugoj pomorskoj tradiciji i bogatom kulturno-istorijskom nasljeđu grada, danas ima značajnu ulogu u razvoju kruzing turizma i prihvatu velikog broja turističkih brodova i putnika (Bakić & Doderović, 2005). U okviru luke Kotor razvijena je i marina Kotor, koja se smatra jednim od začetnika jahting turizma u Crnoj Gori. Zahvaljujući izuzetnom položaju marina Kotor je vremenom unapređivala infrastrukturu i kvalitet usluga u skladu sa razvojem nautičkog turizma, te danas raspolaže sa 153 veza i predstavlja važan segment nautičke ponude Kotora (<https://www.portofkotor.com/>).

U savremenim turističkim kretanjima kruzing turizam zauzima sve značajnije mjesto u globalnoj turističkoj industriji. Ovaj oblik turizma podrazumijeva organizovana putovanja morem, pri čemu brod istovremeno predstavlja prevozno sredstvo i mjesto boravka turista, dok luke na ruti služe kao destinacije za kratkotrajne posjete i izlete. Razvoj kruzing turizma naročito je izražen u mediteranskom regionu, gdje broj putnika i pristajanja turističkih brodova kontinuirano raste. Zahvaljujući izuzetnom prirodnom ambijentu Bokokotorskog zaliva i bogatom kulturno-istorijskom nasljeđu, Kotor je postao jedna od značajnih destinacija na rutama kruzing kompanija. Međutim, intenzivan priliv velikog broja posjetilaca u kratkom vremenskom periodu može dovesti do povećanog pritiska na ograničene prostorne kapacitete istorijskog jezgra grada, što otvara pitanje usklađivanja razvoja turizma sa potrebama zaštite prostora i očuvanja kulturne baštine (Radović, 2010).

U tom kontekstu posebno dolazi do izražaja značaj uloge lokalne samouprave, kao i primjene adekvatnih planskih i regulatornih instrumenata, koji su neophodni za uspostavljanje ravnoteže između razvoja turizma i potrebe zaštite prostora i očuvanja kulturne baštine.

## **METODOLOGIJA RADA**

U radu je primijenjen deskriptivno-analitički pristup zasnovan na analizi relevantne naučne i stručne literature, kao i dostupnih sekundarnih podataka o intenzitetu kruzing saobraćaja u luci Kotor. Analizirani su podaci o broju pristajanja brodova i jahti, sa ciljem sagledavanja obima turističkog pritiska na prostor istorijskog jezgra grada. Na osnovu analize literature i interpretacije statističkih pokazatelja razmatraju se potencijalni konflikti između razvoja kruzing turizma i ograničenih prostornih kapaciteta starog gradskog jezgra, uz ukazivanje na značaj planskog upravljanja turizmom u zaštićenim urbanim cjelinama.

## **ISTORIJSKO JEZGRO GRADA KOTORA**

Kotor je kao naselje postojao još u III v.p.n.e., kao grčka kolonija. Kao grad pod nazivom Acrvium pominju ga pisci Tit Livije, Plinije Stariji i Ptolomej. Kasnija imena grada su Decaderon, Decatera, Catarum, Catera, Cathara od kojih je izvedeno sadašnje, slovensko ime grada – Kotor (Radojičić, 2015). Vizantijski car Konstantin VII Porfirogenit je takođe pominjao Kotor u X vijeku (Belan, 2011).

U V vijeku Kotor su razorili Goti a obnovljeni grad Kotor potpada pod vlast Vizantije kada je u vrijeme cara Justinijana I sazidana tvrđava. Saraceni su ga opustošili 841. godine, a krajem X vijeka i car Samuilo u vojnom pohodu. Za vrijeme vizantijskog cara Vasilija II Makedonca (976-1025) ponovo je u sastavu Vizantije. U XI vijeku nalazi se u sastavu države Duklje/Zete dinastije Vojislavljevića. Od 1185. godine u sastavu je Raške (Srbije) pod dinastijom Nemanjića kada i doživljava najveći razvoj i uspon. Nakon propasti srpske carevine od 1371. godine Kotorom kraće vrijeme vladaju ugarsko-hrvatski kraljevi (1371-1385) da bi nakon toga (1385-1391) Kotorom vladao bosanski kralj Tvrtko I Kotromanić. U periodu 1391-1420. godine Kotor je samostalno egzistirao, da bi u periodu 1420-1797. godine bio u sastavu Mletačke republike (Prekić, 2020). Od tada vlast nad Kotorom je imala Habsburška monarhija a nakon toga Francuska 1805-1806. godine i 1807-1813. godine, da bi odlukama Bečkog kongresa 1815. godine ušao u sastav Habsburške monarhije i ostao sve do 1918. godine, kada postaje sastavni dio novostvorene države Kraljevine SHS/ Jugoslavije. Sve te česte državno-političke promjene ostavile su tragove u životu i razvoju grada (Marković & Vujičić, 1997).

Kotor je najveća stara urbana cjelina u Crnoj Gori. Njegovo istorijsko jezgro se širilo na trouglastom prostoru između mora i brda između rijeke Škurde i vrela Gurdić. Unutar moćnih gradskih bedema sačuvana je urbana matica sa srednjovjekovnim prostornim rasporedom koji karakterišu uzane krivudave ulice i brojni gradski trgovi – piacete (pjacete) na kojima su crkve i palate (Marković & Vujičić, 1997). Stari Kotor je opasan gradskim bedemima podizanim u periodu XIII – XVI vijeka. dužine 4,5 km i visine od 8 m do 20 m. Bedemi obuhvataju i brdo sv. Jovan na visini od 260 m na kojem je i tvrđava. Na bedemima se radilo više rekonstrukcija i dograđivanja sve do početka XX vijeka. Gradsko jezgro Kotora obuhvata 12 trgova, preko 400 zgrada i palata izgrađenih u stilu romanike, gotike, renesanse i baroka. U gradu se nalazi i 12 crkava poznatih po arhitekturi i riznicama bogatim umjetninama (Radojičić, 2015). To se prije svega odnosi na katedralu sv. Tripuna, koja je izgrađena 1166. godine u stilu romanike, a koja je podignuta na mjestu starije manje crkve iz 809. godine i koja je takođe bila posvećena sv. Tripunu zaštitniku grada (Belan, 2011). Intezivnija urbanistička gradnja javlja se u XII vijeku, kada se poslije izgradnje katedrale podižu: crkva sv. Mihaila (1166), crkva sv. Luke (1195), kolegijalna crkva sv. Marije Koledate (1221), crkva sv. Ane (početak XIII v.), crkva sv. Pavla (1263), crkva sv. Nikole najveća pravoslavna crkva u Kotoru (1909), Franjevački samostan (XIV-XV v.), crkva Gospe od Anđela (početak XVI v.), crkva sv. Josipa (XVII v.) i druge manje crkve djelimično očuvane. U Kotoru se nalaze i poznate palate: Providurova palata (XVIII v.) i Sat kula (1602) na Trgu od oružja;

palata Pima (XVI-XVII v.) i palata Buća (XIV-XV v.) na Trgu od brašna; palata Drago (XV-XVI v.) na Trgu ustanka mornara; palata Vrakjen (XIV v.) na maloj pjaceti u neposrednoj blizini katedrale; palata Grgurina (XVIII v.) na Trgu od muzeja u kojoj je smješten Pomorski muzej. U stari grad se ulazi kroz glavna zapadna vrata izgrađena 1555. godine u stilu renesanse, sjeverna vrata izgrađena 1540. godine i južna vrata (XIII-XVIII v.). Kao pravi pokazatelj da je Kotor bio uređena urbana sredina govore i sledeći podaci: osnivanje gramatikalne (niže gimnazije) krajem XIII vijeka koja će u XV i XVI vijeku prerasti u višu gimnaziju; usvajanje statuta grada Kotora (1301.); usvajanje statuta kotorske mornarice (sredinom XIII v.); osnivanje gradske apoteke (1326). U Kotoru je tokom XIII i XIV vijeka djelovala skupina slikara u nauci poznata pod nazivom *pictores graeci* (Marković & Vujičić, 1997).

## DISKUSIJA

Kruzing turizam, iako donosi značajne ekonomske koristi, stvara pritisak na destinacije sa ograničenim prostornim i infrastrukturnim kapacitetima, posebno u područjima sa vrijednom kulturno-istorijskom baštinom. Ovi pritisci obuhvataju opterećenje urbanih i infrastrukturnih resursa, uticaje na prirodno okruženje i komunalne usluge, kao i socio-kulturne efekte usled visokog broja posjetilaca (Johnson, 2002). U istorijskim i lučkim gradovima, poput Kotora, intenzivan turizam može dovesti do transformacije stambenih i uslužnih prostora, rasta cijena stanovanja i uniformisanja kulturnog identiteta, što povećava rizik od gentrifikacije i gubitka autentičnosti. Sistemskim upravljanjem turističkim tokovima kroz planske i regulatorne mjere, praćenjem posjeta i prilagođavanjem politika prema kapacitetu destinacije moguće je ublažiti ove negativne efekte i očuvati prostornu i kulturnu autentičnost istorijskog jezgra, uz zadržavanje ekonomskih koristi kruzing turizma (Andrade & Costa, 2020).

Tabela 1. Broj ticanja kruzerskih brodova i jahti, kao i broj putnika u luci Kotor (2000-2022) (Izvor: <https://www.portofkotor.com/>)

| Godina | Broj putničkih brodova | Broj putnika | Broj jahti | Broj putnika na jahtama |
|--------|------------------------|--------------|------------|-------------------------|
| 2000   | 116                    | 2680         | 75         | 329                     |
| 2001   | 88                     | 4918         | 267        | 1032                    |
| 2002   | 128                    | 18537        | 282        | 1233                    |
| 2003   | 100                    | 34120        | 605        | 2359                    |
| 2004   | 100                    | 19027        | 651        | 2294                    |
| 2005   | 154                    | 36595        | 767        | 3081                    |
| 2006   | 155                    | 36360        | 1005       | 4536                    |
| 2007   | 177                    | 48161        | 1205       | 5751                    |
| 2008   | 228                    | 52739        | 1109       | 5910                    |
| 2009   | 262                    | 75128        | 1109       | 5101                    |
| 2010   | 310                    | 145185       | 1118       | 5007                    |
| 2011   | 317                    | 189426       | 1224       | 5739                    |
| 2012   | 343                    | 245400       | 1454       | 5642                    |
| 2013   | 387                    | 317746       | 1493       | 6485                    |

**Lokalna samouprava u planiranju i uređenju prostora i naselja**

|      |     |        |      |      |
|------|-----|--------|------|------|
| 2014 | 354 | 309322 | 1637 | 7559 |
| 2015 | 412 | 442029 | 1567 | 7096 |
| 2016 | 488 | 535232 | 1674 | 8292 |
| 2017 | 430 | 532387 | 1838 | 8630 |
| 2018 | 412 | 492475 | 1831 | 8054 |
| 2019 | 464 | 613747 | 1604 | 8811 |
| 2020 | 9   | 3009   | 265  | 766  |
| 2021 | 64  | 9139   | 723  | 2791 |
| 2022 | 434 | 418174 | 798  | 3259 |

Analiza prikazanih podataka u Tabeli 1 o kretanju kruzing saobraćaja u luci Kotor, pokazuje izražen trend rasta broja pristajanja putničkih brodova i broja putnika u periodu od početka 2000-ih godina do 2019. godine. Broj putničkih brodova povećan je sa 116 u 2000. godini na 464 u 2019. godini, dok je broj putnika u istom periodu porastao sa izrazito niskih 2.680 na 613.747. Naročito je izražen rast nakon 2010. godine, kada Kotor postaje sve značajnija destinacija na rutama mediteranskih kruzing kompanija. Ovakva dinamika rasta ukazuje na intenziviranje turističkih tokova i sve veći značaj kruzing turizma u ukupnoj turističkoj ponudi grada. Sličan trend, iako umjerenijeg intenziteta, uočava se i u segmentu nautičkog turizma. Broj jahti i putnika koji njima dolaze takođe pokazuje kontinuirani rast tokom posmatranog perioda, što potvrđuje sve veću atraktivnost Kotora kao nautičke destinacije. Međutim, 2020. i 2021. godina bilježe nagli pad broja brodova i putnika usljed globalne pandemije COVID-19, što je imalo snažan uticaj na međunarodna turistička kretanja. Već od 2022. godine evidentan je oporavak kruzing saobraćaja, što potvrđuje obnovljeni interes kruzing kompanija za Kotor.

Tabela 2. Najava dolazaka kruzera za 2026. godinu po mjesecima

(Izvor: <https://www.portofkotor.com/>)

| Mjesec  | I | II | III | IV | V  | VI | VII | VIII | IX | X  | XI | XII | God. |
|---------|---|----|-----|----|----|----|-----|------|----|----|----|-----|------|
| Kruzeri | 3 | 3  | 8   | 32 | 62 | 82 | 87  | 104  | 94 | 76 | 23 | 3   | 577  |

Prema najavama AD „Luka Kotor“ za 2026. godinu, planirano je ukupno 577 pristajanja kruzera, pri čemu se najveći intenzitet saobraćaja očekuje u ljetnjim mjesecima. Tokom najopterećenijih dana u toku godine može se očekivati dolazak pet do šest kruzerskih brodova u toku jednog dana, dok u pojedinim izuzetnim situacijama njihov broj može dostići i sedam. Takva koncentracija posjetilaca u relativno kratkom vremenskom periodu stvara značajan pritisak na ograničene prostorne kapacitete istorijskog jezgra Kotora, naročito na uske krivudave ulice, gradske trgove i sistem gradskih bedema. Pored fizičkog opterećenja prostora, prisustvo velikog broja turista istovremeno stvara i određene funkcionalne konflikte: otežano je kretanje lokalnog stanovništva, povećavaju se zahtjevi za komunalnim uslugama, a intenzivna eksploatacija prostora može doprinijeti ubrzanom trošenju kulturno-istorijskih spomenika i građevina. Ovakvi pritisci ukazuju na potrebu adekvatnog prostornog planiranja i upravljanja turističkim tokovima, kako bi se obezbijedila ravnoteža između turističkog razvoja i očuvanja kulturno-istorijskog naslijeđa.

Razvoj kruzing i nautičkog turizma donosi ekonomske koristi, ali kontinuirani rast brodova i putnika opterećuje ograničene prostorne i infrastrukturne kapacitete istorijskog jezgra Kotora, što se jasnije može sagledati kroz SWOT analizu.

## **Kruzing turizam i zaštita prostora: potencijalni konflikti u istorijskom jezgru Kotora**

Tabela 3. Swot analiza razvoja kruzing turizma u odnosu na zaštitu prostora istorijskog jezgra Kotora: snage i slabosti

| Snage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Slabosti                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Izuzetna prirodna i pejzažna vrijednost Bokokotorskog zaliva,</li><li>- Bogato kulturno-istorijsko nasleđe starog grada,</li><li>- Status Kotora kao UNESCO svjetske baštine,</li><li>- Dugogodišnja pomorska tradicija,</li><li>- Dugogodišnje iskustvo luke Kotor u prihvatu i opsluživanju kruzing brodova,</li><li>- Prepoznatljivost Kotora kao kruzing destinacije.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Ograničen prostorni kapacitet istorijskog jezgra Kotora,</li><li>- Uska urbana struktura,</li><li>- Osjetljivost kulturno-istorijskog nasleđa na pritiske,</li><li>- Izražena sezoničnost dolazaka kruzera i veliki pritisak turista tokom ljetnjih mjeseci,</li><li>- Ograničeni kapaciteti za upravljanje velikim turističkim grupama u starom gradskom jezgru.</li></ul> |

SWOT analiza (Tabela 3 i Tabela 4) pokazuje da kruzing turizam u Kotoru donosi dosta benefita, ali istovremeno opterećuje ograničene prostorne i infrastrukturne kapacitete istorijskog jezgra. Grad ima značajne resurse, uključujući prirodnu i kulturnu vrijednost Bokokotorskog zaliva, UNESCO status i pomorsku tradiciju, dok uska urbana struktura, sezonska koncentracija turista i ograničeni kapaciteti predstavljaju slabosti. Prilike obuhvataju održivo upravljanje turizmom, regulaciju dolazaka i unapređenje planskih instrumenata, dok prijetnje čine prekomjerno opterećenje, degradacija prostora i pritisak na lokalnu zajednicu. Rezultati naglašavaju potrebu za sistemskim planiranjem koje omogućava balans između turističkog razvoja i očuvanja prostorne i kulturne autentičnosti starog grada.

Tabela 4. Swot analiza razvoja kruzing turizma u odnosu na zaštitu prostora istorijskog jezgra Kotora: prilike i prijetnje

| Prilike                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Prijetnje                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Primjena održivog modela upravljanja turizmom,</li><li>- Regulacija broja dnevnih dolazaka kruzera,</li><li>- Razvoj strategije za upravljanje i organizovanje turističkih tokova,</li><li>- Unapređenje planskih i regulatornih instrumenata u okviru lokalne samouprave.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Prekomjerno turističko opterećenje,</li><li>- Degradacija urbanog prostora,</li><li>- Potencijalno narušavanje autentičnosti i cjelovitosti kulturno-istorijskog nasleđa,</li><li>- Pritisak na infrastrukturu,</li><li>- Preopterećenost lokalne zajednice,</li><li>- Rizik od smanjenja turističke atraktivnosti usled degradacije prostora.</li></ul> |

## **ZAKLJUČAK**

Kruzing turizam u Kotoru donosi turističke koristi, ali stvara pritisak na ograničene kapacitete istorijskog jezgra. Potencijalni konflikti između turističkog opterećenja i očuvanja kulturno-istorijskog nasljeđa zahtijevaju pažljivo planiranje i primjenu regulatornih mjera. Naročito je značajno uključivanje lokalne samouprave i domaćeg stanovništva u proces upravljanja turizmom, jer zajedničkim planiranjem i donošenjem odluka mogu se bolje zaštititi kvalitet života stanovnika, zadovoljiti svakodnevne potrebe i očuvati grad. Aktivno uključivanje svih aktera u kreiranje strategija, pravila i praksi turističkog razvoja doprinosi održivom modelu koji balansira ekonomske koristi s očuvanjem autentičnosti i prostorne cjelovitosti istorijskog jezgra Kotora.

## **LITERATURA**

- Andrade, M.J. & Costa, J.P. (2020). Touristification of European Port-Cities: Impacts on Local Populations and Cultural Heritage. *Springer Nature Switzerland AG 2020*, 187-204, [https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9\\_11](https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9_11).
- Bakić, R. & Doderović, M. (2005). *Pomorska geografija*. Nikšić: Geografski institut Filozofskog fakulteta Nikšić. Andrijević: Izdavačka kuća „Komovi“.
- Belan, A. (2011). *Sv. Tripun i njegova katedrala*. Zagreb: Turistička naklada d.o.o. – Biskupski Ordinarijat Kotor.
- Chamizo-Nieto, F.J., Nebot-Gómez de Salazar, N., Carlos Rosa-Jimenez, C., & Reyes-Corredera, S. (2023). Touristification and Conflicts of Interest in Cruise Destinations: The Case of Main Cultural Tourism Cities on the Spanish - Mediterranean Coast. *Sustainability* 2023, 15, 6403. <https://doi.org/10.3390/su15086403>.
- Johnson, D. (2002). Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. *Marine Policy* 26 (2002) 261–270.
- Marković, Č., & Vujičić, R. (1997). *Spomenici kulture Crne Gore*. Novi Sad – Cetinje: Presmedij – Republički zavod za zaštitu spomenika kulture Cetinje.
- Prekić, A. (2020). *Kulturno nasleđe Crne Gore. Od najstarijih vremena do 20. vijeka*. Podgorica: Zavod za udžbenike i nastavna sredstva Podgorica.
- Radojičić, B. (2015). *Crna Gora. Geografski enciklopedijski leksikon*. Nikšić: Filozofski fakultet Nikšić.
- Radović, M. (2010). *Turistička geografija Crne Gore*. Bar: Fakultet za turizam i hotelijerstvo i trgovinu. Kotor: Fakultet za turizam i hotelijerstvo.
- <https://www.portofkotor.com/> (Pristupljeno: 09. marta 2026.)