



*Vlada Crne Gore*  
*Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija*

# **STRATEGIJA RAZVOJA SAOBRAĆAJA CRNE GORE**





| <b>Poglavlje</b> | <b>SADRŽAJ</b>   | <b>Strana</b> |
|------------------|--|---------------|
| <b>1</b>         | <b>Uvod</b>  | <b>3</b>      |
| <b>2</b>         | <b>Transportna politika</b>  | <b>5</b>      |
|                  | <b>Vizija</b>  | <b>5</b>      |
|                  | <b>Misija</b>  | <b>5</b>      |
|                  | <b>Strateški planovi</b>   | <b>5</b>      |
|                  | <b>Siguran i bezbjedan saobraćaj</b>   | <b>5</b>      |
|                  | <b>Transparentno obezbjedjivanje i korišćenje sredstava za saobraćajnu infrastrukturu</b>          | <b>10</b>     |
|                  | <b>Finansijska održivost i samoodrživost saobraćajne infrastrukture</b>                            | <b>11</b>     |
|                  | <b>Kvalitetno i odgovorno održavanje saobraćajne infrastrukture</b>                                | <b>15</b>     |
|                  | <b>Kraće vrijeme putovanja na ekonomski najvažnijim distancama za Crnu Goru</b>                    | <b>17</b>     |
|                  | <b>Efikasan i efektan sistem državnih institucija koje vode brigu o saobraćaju</b>                 | <b>18</b>     |
|                  | <b>Privatizovana javna preduzeća koja pružaju saobraćajne usluge</b>                               | <b>23</b>     |
|                  | <b>Komercijalizacija aktivnosti koje prate održavanje i izgradnju saobraćajne infrastrukture</b>   | <b>27</b>     |
|                  | <b>Odgovorno korišćenje saobraćajne infrastrukture</b>   | <b>28</b>     |
|                  | <b>Funkcionalna i moderna saobraćajna privreda</b>   | <b>29</b>     |
|                  | <b>Maksimiziranje razvojnih potencijala regiona Crne Gore kroz poboljšanje saobraćajnih usluga</b> | <b>30</b>     |
|                  | <b>Sačuvan prostor Crne Gore, zaštićena životna sredina od negativnih uticaja saobraćaja</b>       | <b>35</b>     |
|                  | <b>Stimulativan zakonski i institucionalni okvir za funkcionisanje i razvoj saobraćaja</b>         | <b>37</b>     |
|                  | <b>Saobraćajna mreža Crne Gore integrisana u Trans-evropsku transportnu mrežu</b>                  | <b>38</b>     |
| <b>3</b>         | <b>Monitoring i evaluacija strateških aktivnosti</b>   | <b>40</b>     |



## 1.Uvod

I pored postojanja velikog broja studija i analiza, u Crnoj Gori do sada nije usvojen dokument koji bi na sveobuhvatan način definisao okvir za donošenje strateških odluka u oblasti saobraćaja. Neophodnost postojanja ovakvog dokumenta pojačana je potrebom bržeg ekonomskog razvoja Crne Gore, nakon stagnacije ekonomije u posljednjoj deceniji 20. vijeka, kao i odlučnošću Crne Gore da se na najbrži način integriše u evropski politički, ekonomski, a samim tim i saobraćajni okvir.

S obzirom na svoju veličinu i stanje ekonomije, Crna Gora nije u mogućnosti da iz izvornih prihoda obezbjedjuje (makar ne u kratkom i srednjem roku) sredstva za velike infrastrukturne projekte, kao što je izgradnja autoputeva, aerodroma, željezničkih pruga, luka itd. U tom dijelu, neophodna je podrška finansijskih institucija i partnerstvo sa privatnim sektorom, koji zahtijevaju jasne strateške dokumente iz kojih se vidi značaj i ekonomska opravdanost takvih investicija.

U novom kontekstu održivog razvoja mora se obezbijediti finansiranje razvoja infrastrukture, na način kojim se eliminišu uska grla u saobraćaju i postiže ravnoteža korišćenja između pomorskog i željezničkog saobraćaja u odnosu na drumski saobraćaj. Na operativnom nivou neophodno je obezbijediti razvoj intermodalnosti i postavljanje sigurnosti i kvaliteta usluga u središte aktivnosti. Korisnicima transporta se mora obezbijediti aktivno učešće u procesima odlučivanja u transportno-logističkom lancu.

Nedovoljno razvijena putna mreža, problemi koji postoje u željezničkom sektoru vezani za stanje infrastrukture i zaostalost vozniha sredstava, zahtjevi za efikasnije funkcionisanje aerodroma, te nisko korišćenje kapaciteta Luke Bar, ne daju dovoljno snažan podsticaj razvoju privrednih aktivnosti.

Nadalje, slaba saobraćajna povezanost Crne Gore sa okruženjem, nedovoljna raspoloživost iskusnog i u tržišnim uslovima obučavanog visoko-stručnog kadra i nedovoljna ulaganja u istraživačko-razvojne aktivnosti, predstavljaju bitna ograničenja za popravljavanje tržišnog položaja privrednih društava koja pružaju transportne usluge. Ono što posebno brine, jeste činjenica da je za ostvarenje pozitivnih efekata promjena u ovoj sferi potrebno dosta vremena, koje je sa stanovišta motivacije i spremnosti za promjene, najograničeniji resurs.

Strategija razvoja saobraćaja je zasnovana na realnoj slici postojećeg stanja, identifikovanim problemima, analizi rješenja i u skladu sa tim definisanim aktivnostima koje će dovesti do rezultata. Činjenica da se radi o dokumentu koji prvi put u Crnoj Gori treba da odredi dugoročni razvoj, sama po sebi predstavlja pozitivan pomak u odnosu na postojeće stanje i početak kvalitativno novog posmatranja razvoja saobraćaja i posebno saobraćajne infrastrukture.

Budući da moderan transport nameće potrebu održivosti sa ekonomskog, socijalnog i ekološkog stanovišta, on podrazumijeva infrastrukturu i tehnologije koje su izuzetno skupe, tako da se moraju izbjeći sve greške koje bi se mogle pojaviti u procesima strateškog odlučivanja. Važan element u razvojnim planovima predstavlja jačanje institucija i administrativnih kapaciteta kako bi se u oblasti transporta obezbijedilo sprovođenje planiranih aktivnosti.



Strategija daje smjernice kako da se iskoriste potencijali geostrateškog položaja Crne Gore za tranzitni saobraćaj i usklade strane direktne investicije sa javnim interesom, cijeneći ekonomsku opravdanost i uticaj na životnu sredinu. Osim toga, posebno se vodilo računa da planovi budu realno izvodljivi i sa finansijskog i institucionalnog aspekta.

Osnovni ciljevi strateškog razvoja saobraćajnog sistema Crne Gore su:

1. poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti, u cilju očuvanja ljudskih života, materijalnih vrijednosti i očuvanja državnih sredstava;
2. integracija u Evropsku Uniju, kroz povezivanje na TEN-T i poboljšanje konkurentnosti domaće transportne privrede;
3. povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga;
4. stimulacija ekonomskog rasta kroz efikasniji i jeftiniji transport;
5. minimiziranje negativnog uticaja razvoja transporta i saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo ukupno.

Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija će biti u obavezi da svojim odlukama i aktima koje predlaže Vladi Crne Gore, kao i u svom cjelokupnom radu, sprovodi aktivnosti definisane u ovoj strategiji, realizuje postavljene ciljeve i vrši konstantan monitoring i evaluaciju posljedica. Isto tako, neophodno će biti na bazi praćenja internih i eksternih faktora koji imaju značajan uticaj na sadržaj i realizaciju strategije, vršiti njene stalne korekcije i prilagođavanja.



## 2. Transportna politika

### 2.1 Vizija

*Crna Gora će obezbijediti kvalitetan transportni sistem za korisnike, koji će biti siguran, održiv, integrisan u evropske sisteme i koji će podržavati i podsticati ekonomski razvoj u državi.*

### 2.2 Misija

*Transportni sistem u Crnoj Gori će biti razvijen tako da:*

- *Obezbjedjuje siguran i bezbjedan saobraćaj;*
- *Obezbjedjuje kvalitetno održavanje saobraćajne infrastrukture;*
- *Bude efikasan;*
- *Doprinosi ekonomskom razvoju;*
- *Minimizira štetne uticaje na životnu sredinu;*
- *Bude uskladjen i podrži proces integracije Crne Gore u Evropsku Uniju;*

### 2.3 Strateški planovi

#### Strateški cilj 1: Siguran i bezbjedan saobraćaj

*Transportni sistem u Crnoj Gori će biti razvijen tako da obezbjedjuje siguran i bezbjedan saobraćaj za sve učesnike, robe i okolinu.*

#### Cilj 1.1: Siguran i bezbjedan transport u svim vidovima saobraćaja

Ovaj cilj podrazumijeva:

- kvalitetnu saobraćajnu infrastrukturu, bez slabih mjesta, u smislu izazivanja saobraćajnih incidenata i akcidenata,
- organizovanu i stalnu tehničko-tehnološku kontrolu saobraćajnica i voznih sredstava,
- jasne i precizne procedure vezane za pitanja sigurnosti i bezbjednosti,
- organizovane, opremljene i efikasne službe intervencija kod saobraćajnih incidenata i



akcidenata.

U nastojanju da se kvalitet saobraćajne infrastrukture podigne na što je moguće veći nivo, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija će u narednom periodu, samostalno ili u koordinaciji sa drugim nadležnim organima, pristupiti realizaciji niza aktivnosti, koje isključivo imaju za cilj kvalitetnu saobraćajnu infrastrukturu bez slabih mjesta, odnosno postizanje većeg stepena sigurnosti i bezbjednosti za sve korisnike saobraćajne infrastrukture.

Kada je u pitanju putna infrastruktura, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija na godišnjem nivou predlaže Vladi Crne Gore na usvajanje Plan redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva, koji se odnosi na očuvanje postojeće i razvoj putne infrastrukture, sa ciljem obezbjeđivanja nesmetanog i bezbjednog odvijanja saobraćaja na njima. Tako se, realizacijom navedenog Plana, u okviru redovnog održavanja i zaštite puteva, obezbjeđuju nesmetani i kontinuirani radovi na opravci kolovoza, opravci oštećenih potpornih i potporno-obložnih zidova, sanaciji manjih oštećenja trupa puta, održavanju objekata za odvodnjavanje, uklanjanju odrona, uredjenju bermi i bankina, uredjenju kosina, usjeka, zasjeka, zamjeni oštećenih i dopuni odbojnih ograda, održavanju horizontalne i vertikalne signalizacije; dok se istim Planom, posredstvom predviđenog investicionog održavanja, realizuju radovi većeg obima koji se moraju izvoditi na osnovu tehničke dokumentacije. Stoga, radi realizacije strateškog cilja dostizanja sigurnog i bezbjednog saobraćaja, Ministarstvo i Direkcija za saobraćaj će i ubuduće ovim Planom nastojati da investicionim održavanjem saniraju što je moguće veći broj slabih mjesta na putnoj infrastrukturi. Za radove na redovnom održavanju i zaštiti mreže magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori, zaključuje se, na osnovu transparentne procedure i raspisanog tendera četvorogodišnji ugovor sa odabranim izvodjačem radova.

U okviru „backlog“ programa („zaostalo održavanje puteva“) i programa eliminisanja „kritičnih tačaka“, Ministarstvo i Direkcija za saobraćaj, preuzeli su aktivnosti vezane za realizaciju projekta rehabilitacije i izgradnje putne infrastrukture, koji se finansiraju iz kredita Evropske investicione banke. Iako su i do sada resorno Ministarstvo i Direkcija za saobraćaj realizovali mnogobrojne projekte rehabilitacije i rekonstrukcije magistralnih i regionalnih puteva, kao i sanacije klizišta, mostova, tunela, asfaltnih kolovoza i sl., ove aktivnosti će biti nastavljene i u narednom periodu, budući da je neophodno još dosta investiranja u postojeću putnu infrastrukturu, kako bi se njeno stanje još više popravilo i postigao veći stepen sigurnosti i bezbjednosti na putevima.

Takodje, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija je u saradnji sa opštinama, identifikovalo uska grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore i pripremio Program rješavanja uskih grla na saobraćajnoj mreži 2007-2009. godine. Kao najurgentnija uska grla, koja usporavaju protok saobraćaja i sprječavaju dalji razvoj ekonomskih aktivnosti, identifikovana su sljedeća: Hercegovačka rivijera, Tivat, prelazak preko Veriga-treće trake Kamenari i Lepetane, Kotor, Budva, Bečići, Sutomore, Kufin, Bar, Ulcinj, Podgorica, Bijelo Polje, Nikšić, Rožaje, Kolašin, Berane i put Risan-Grahovo-Žabljak.

Kada je riječ o željezničkoj infrastrukturi, prva faza rehabilitacije pruge Beograd-Bar izvedena je u cjelosti u periodu od 2003. do 2007. godine, kreditom Evropske investicione banke, u iznosu od 15 miliona eura. Drugom fazom rehabilitacije željezničke infrastrukture, koja je planirana za period od 2007. do 2012. godine, okvirno su određeni



projekti u ukupnom iznosu od 52 miliona eura. Finansijska konstrukcija je sljedeća: Evropska investiciona banka (EIB)-34 miliona eura; Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD)-15 miliona eura i Evropska agencija za rekonstrukciju (EAR)-grant 3 miliona eura. Na osnovu plana za finansiranje iz sredstava EBRD-a, za »Projekat hitne rehabilitacije infrastrukture Željeznica Crne Gore«, opredijeljeno je 15 miliona eura. Projekat je 14.06.2007.godine finalno odobrio menadžment Banke. Započela je njegova realizacija u 2007. godini i u tu svrhu je odobrena prva tranša u iznosu od 6 miliona eura. Za 2008.godinu je planirano povlačenje sredstava u iznosu od 5 miliona eura, namjenjenih za sanaciju tunela i za izradu socijalnog programa viška radne snage, dok su za 2009.godinu predviđena sredstva u iznosu od 4 mil €.

Kredit EIB-a od 34 miliona eura biće odobren u nekoliko tranši. Potpisana je prva tranša za 2008. godinu (7 miliona eura). Planirana dinamika finansiranja u okviru pomenutog kredita je povlačenje sredstava u iznosu od po 7 miliona € u 2008., 2009., 2010. i 2011. godini i 6 miliona € u 2012.godini. Najveći dio treba da se potroši na infrastrukturu, a nakon toga, manji dio na vozna sredstva i socijalni program.

Što se tiče drugog faktora koji utiče na bezbjednost željezničkog saobraćaja-stanje voznih sredstava, novim Zakonom o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, donijetim krajem 2007. godine, velika pažnja je posvećena upravo voznim sredstvima. Zakonom su regulisana pitanja koja se odnose na željeznička vozila, uređjaje i opremu koji se ugradjuju u ta vozila, njihovo projektovanje, proizvodnja, rekonstrukcija i održavanje sa posebnim osvrtnom na željeznička vozila namijenjena međunarodnom željezničkom saobraćaju, obaveznost atestiranja uređjaja i opreme koji se ugradjuju na željeznička vozila, a takodje je propisano i da željeznička vozila moraju odgovarati uslovima propisanim ovim zakonom, standardima i tehničkim elementima koji su propisani za prototip željezničkog vozila. Osim toga, predviđen je obavezan tehnički pregled željezničkih vozila prije njihovog uključivanja u saobraćaj, odnosno regulisana su pitanja kojim uređjajima za kočenje moraju biti opremljena željeznička vozila, koliko putničkih, odnosno teretnih kola u sastavu voza mora biti opremljeno uređjajima za kočenje, obaveznost auto-stop uređjaja na vučnom vozilu u saobraćaju na željezničkoj pruzi koja je opremljena tim uređjajima, pitanja kočenja voza sa automatskim kočnicama, sastav voza i raspored vozila u vozu, koje željezničko vozilo se može uvrstiti u voz, brzina saobraćaja voza na željezničkoj pruzi zavisno od tehničkih karakteristika pruge, postrojenja i uređjaja na pruzi i kojim aparatima za gašenje požara voz mora biti opremljen.

Kada su u pitanju procedure vezane za pitanja sigurnosti i bezbjednosti, odnosno organizovane, opremljene i efikasne službe intervencija kod saobraćajnih incidenata i akcidenata, novi Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju ih vrlo detaljno razradjuje i identifikuje organe nadležne za postupanje u incidentnim i akcidentnim situacijama, odnosno obavezuje ih na punu kooperaciju. Tako je odredbama ovog Zakona propisano isljedjenje udesa u cilju mogućeg poboljšanja bezbjednosti željezničkog saobraćaja, osnivanje i ovlašćenja isljednog organa, obaveze nadležnih organa na dostavljanje informacija i dokaza vezanih za istragu vanrednog događaja isljednom organu, sačinjavanje izvještaja od strane isljednog organa koji sadrži podatke o vrsti i težini vanrednog događaja, kao i vrijeme objavljivanja godišnjih izvještaja o sprovedenim istragama, bezbjedonosnim preporukama i mjerama donesenim na osnovu objavljenih izvještaja. Dakle, uveden je isljedni organ koji je prema Memorandumu predviđen kao stalno i nezavisno tijelo zaduženo za istragu željezničkih nesreća i incidenata u skladu sa odredbama Direktive o bezbjednosti na željeznici 2004/49/EC



Evropskog parlamenta i Savjeta. Obaveza uvođenja isljednog organa proizilazi iz Memoranduma o razumijevanju potpisanog 11. juna 2004. godine. Takođe, regulisano je koje su obaveze željezničkog radnika i drugog lica koje se nadje na mjestu vanrednog događaja, obaveze upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika u smislu obavještanja nadležnih organa i preduzimanja mjera za spasavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima, kao i obavezu pojedinih željezničkih radnika da moraju biti osposobljeni za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednim događajima.

Naravno, ni treći faktor-ljudski, nije zanemaren, pa je tako istim Zakonom podignut i nivo zahtjeva za osposobljavanje koje moraju zadovoljiti željeznički radnici, regulisana stručna sposobnost željezničkog radnika, njegovo stručno osposobljavanje i usavršavanje, kao i redovno i vanredno provjeravanje stručnog znanja željezničkog radnika. Takođe je normirano pitanje programa stručne obuke, polaganje stručnog ispita i izdavanje uvjerenja o položenom stručnom ispitu. Osim navedenog, posebna pažnja je posvećena trajanju radnog vremena željezničkih radnika, upravo sa intencijom da se premorenost željezničkih radnika, kao potencijalni faktor ugrožavanja bezbjednosti i sigurnosti u željezničkom saobraćaju, svede na najmanju mjeru.

S obzirom na iznijeto, realno je očekivati da će se u nastupajućem periodu već osjetiti pozitivni efekti implementacije Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, te da će, uz prezentovanu planiranu rekonstrukciju pruge, kumulativnim podizanjem na viši nivo ova tri faktora, biti postignut i veći stepen bezbjednosti i sigurnosti u željezničkom saobraćaju, kao i veći nivo kvaliteta usluga.

Takođe, u cilju povećanja bezbjednosti, Željeznica je započela projekat uvođenja video nadzora. Ovim rješenjem se predviđa neprekidni nadzor pojedinih lokacija, detekcija kretanja u zonama opasnim po bezbjednost putnika, detekcija odrona na pojedinim kritičnim mjestima na pruzi, detekcija nedozvoljenog zaustavljanja na putnim prelazima itd, tako da će, sasvim izvjesno, finalizacija ovog projekta takođe značiti podizanje nivoa bezbjednosti.

U oblasti pomorskog saobraćaja, a sa aspekta politike Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, takođe će biti preduzete mjere na poboljšanju sigurnosti i bezbjednosti, u prvom redu donošenjem i primjenom Zakona o sigurnosti i bezbjednosti plovidbe. Naime, donošenjem ovog Zakona biće propisane mjere i aktivnosti vezane za sigurnost i bezbjednost pomorskog saobraćaja, koje se odnose na plovne objekte, luke, pomorce i ostale subjekte pomorske privrede, kao i traganje i spasavanje, pilotažu i inspeksijski nadzor. Važan aspekt je primjena IMO konvencija i EU direktiva u ovoj oblasti pomorstva. To se posebno odnosi na:

- državnu kontrolu u lukama po procedurama Pariškog memoranduma o razumijevanju;
- EMSA u dijelu sprječavanja zagađenja mora s brodova i
- konstantno unaprjeđenje primjene ISPS koda u lukama i na brodovima.

U Crnoj Gori egzistira Obalska straža, i to na principu koordinacije i objedinjavanja resursa i aktivnosti nadležnih državnih organa, među kojima je i Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija. Koordinator Obalske straže je Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave.

Trend povećanja stepena sigurnosti i bezbjednosti, takođe, prati i civilno vazduhoplovstvo. Vlada Crne Gore usvojila je Predlog Zakona o vazdušnom saobraćaju, koji najvećim dijelom tretira sigurnost ove vrste saobraćaja, a kojim je stvoren savremen





pravni i regulatorni okvir u oblasti civilnog vazduhoplovstva, potpuno uskladjen sa regulativom u ovoj oblasti. Novim Zakonom o vazдушnom saobraćaju detaljno je normirano traganje i spasavanje vazduhoplova, odnosno predviđena je puna saradnja nadležnih organa, službi i organizacija u incidentnim i akcidentnim situacijama, sa jasno diferenciranim dužnostima svakog organa, tj. predviđene su stroge sankcije za nepoštovanje odredbi koje se odnose na traganje i spasavanje.

Crna Gora je 03. maja 2007. godine postala punopravna, 38. članica Evropske organizacije za bezbjednost vazdušne plovidbe (**EUROCONTROL**). Eurocontrol je civilna i vojna organizacija, sa sjedištem u Briselu, kojoj je primarni cilj razvoj **pan-evropskog sistema upravljanja vazдушnim prostorom (ATM)**. Dostizanje ovog cilja predstavlja ključni element u prezentovanju budućih izazova u okviru vazduhoplovne zajednice, koji treba da budu u skladu sa predviđenim razvojem vazdušnog saobraćaja, održavajući nivo bezbjednosti, smanjujući cijene i poštujući životnu sredinu. Takođe, Eurocontrol razvija i koordinira akcione planove za kolektivno uključivanje nacionalnih nadležnih organa, organizacija koje se bave pružanjem usluga, civilnih i vojnih korisnika vazdušnog prostora, aerodroma, industrija, profesionalnih organizacija i relevantnih evropskih institucija.

S obzirom da je Crna Gora članica Medjunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (ICAO) i potpisnica Opšte konvencije o civilnom vazduhoplovstvu (Čikaška konvencija) i drugih medjunarodnih konvencija i protokola, prihvatila je specifične obaveze i odgovornosti, izmedju ostalog, i po pitanju bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.

Prihvatajući "ICAO model Nacionalnog programa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva", utvrdjen je Program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore, koga čine Program obuke iz domena bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva, Program kontrole kvaliteta bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva, Plan mjera u vanrednim situacijama uzrokovanim aktima nezakonitog ometanja, kao i modeli Programa bezbjednosti aerodroma i Programa bezbjednosti vazdušnog operatera (*utvrdjeni da bi se olakšala operativna upotreba programa i unaprijedila bezbjednost*). Aerodromi, vazdušni operateri i drugi subjekti na koje se odredbe Programa odnose, dužni su svoje planove i programe uskladiti s utvrdjenim modelima i drugim odredbama Programa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore.

Odredbe utvrdjene i usvojene Programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore i njegovim priložima će (u okviru svoje nadležnosti utvrdjene zakonom) sprovoditi ministarstva, uprave, agencije i drugi organi i organizacije Crne Gore, u cilju obezbjedjivanja bezbjedonosnih uslova za nesmetano odvijanje medjunarodnog i domaćeg vazdušnog saobraćaja; obezbjedjivanja zaštite putnika, osoblja zaposlenog na aerodromima i posjetilaca; obezbjedjivanja zaštite vazduhoplova na zemlji i u vazduhu, obezbjedjivanja zaštite aerodromskih objekata, radara i radio navigacijske opreme i uređaja, koji se koriste za redovan rad civilnog vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori, omogućavanje preduzimanja dodatnih mjera bezbjednosti u cilju preventivnog djelovanja i odgovora na povećanje nivoa prijetnje u medjunarodnom i domaćem vazdušnom saobraćaju, kao i umanjenje posljedica vanrednih-kriznih situacija koje su izazvane aktima nezakonitog ometanja.



## Aktivnosti

1.1.1(a) Analizirati i unaprijediti procedure koje se odnose na realizaciju infrastrukturnih projekata.

1.1.1(b) Sa Ministarstvom unutrašnjih poslova i javne uprave, uspostaviti zajedničko odjeljenje za analizu i statistiku saobraćaja. Obezbijediti kvalitetno utvrđivanje uzroka saobraćajnih nezgoda.

1.1.1(c) Sa Ministarstvom unutrašnjih poslova i javne uprave, koje je nosilac aktivnosti, pripremiti Nacionalni program bezbjednosti saobraćaja, koji predviđa mjere i aktivnosti na smanjenju saobraćajnih incidenata i akcidenata.

1.1.2(a) Identifikovati posebne izvore finansiranja sigurnosne opreme na saobraćajnoj mreži. Jačati službe za hitne intervencije i službe traganja i spasavanja na moru i nepristupačnim područjima.

1.1.2(b) Uključiti osiguravajuća društva u proces poboljšanja bezbjednosti i sigurnosti u saobraćaju.

1.1.3(a) Upoznati organe, koji su zaduženi za sprovođenje pravne (zakonske) regulative, sa EU standardima vezanim za bezbjednost i sigurnost za sve vidove saobraćaja i obavezati ih da obavljaju bezbjednosne i sigurnosne provjere.

1.1.3(b) Definisati sigurnosne i bezbjednosne procedure u funkcionisanju saobraćaja.

1.1.3(c) Stimulisati nabavku nove sigurnosne i bezbjednosne opreme i uređaja u regulisanju saobraćaja.

1.1.4 Unaprijediti rad organizacija koje su zadužene za obuku učesnika u saobraćaju (vozača, pomoraca, letačkog osoblja, mašinovodja i ostalih) koja će biti u skladu sa međunarodnim standardima.

## Cilj 1.2: Transparentno obezbjedjivanje i korišćenje sredstava za saobraćajnu infrastrukturu

Transparentnost je pored pravičnosti, predvidivosti i sigurnosti u obezbjedjenju i korišćenju sredstava, jedan od preduslova za postizanje profesionalizma i poštovanja izabranih kriterijuma u upravljanju saobraćajem. Prisustvo kako stručne, tako i laičke javnosti u odredjivanju izvora finansiranja, odredjivanju visine sredstava, izboru prioriteta i načinu trošenja sredstava jeste samo u korist postizanja efikasnijeg i efektivnijeg saobraćajnog sistema, odnosno eliminisanju svih negativnih pojava u saobraćaju.

Formiranje baze podataka i kvalitetan proces upravljanja bazom, kao i poboljšanje planiranja, usloviće pouzdanije korišćenje programskog budžeta. Putem široke javne debate, neophodno je definisati najpogodniji okvir za planiranje i obezbjedjivanje finansijskih sredstava u koji će biti uključen i privatni sektor, a u cilju postizanja objektivnosti u pogledu odredjivanja visine naknada koje se naplaćuju od korisnika. Ovaj pristup biće uskladjen sa EU direktivama, tako da će omogućiti da se stvore pogodni uslovi za privlačenje stranog kapitala u finansiranju projekata saobraćajne infrastrukture.

## Aktivnosti

1.2.1 (a) Obezbijediti veće učešće javnosti kod utvrđivanja budžetskih sredstava i uzimanja kredita od banaka za potrebe saobraćajne infrastrukture.

1.2.1(b) Odredjivanje visine sredstava vezati za projekte, kroz transparentan programski budžet na svim nivoima.



1.2.2 Planove i programe vezane za saobraćaj donositi javno i transparentno, uz učešće svih zainteresovanih strana i sa neophodnom argumentacijom.

1.2.3 Analizirati međunarodnu praksu i EU zahtjeve vezane za slobodan režim odvijanja tranzitnog saobraćaja.

1.2.4 (a) Otvoriti javnu debatu i na osnovu nje odredjivati visine nadoknada koje se naplaćuju od korisnika, strukturu i način prikupljanja istih.

1.2.4 (b) Stvoriti pretpostavke za inkorporiranje međunarodne i prakse država EU, od strane regulatornih tijela.

1.2.5 (a) Kroz formiranje Odbora na visokom nivou, organizovati i koordinirati podršku sektoru saobraćaja, od strane Međunarodnih finansijskih institucija.

1.2.5 (b) Mobilisati eksternu podršku za izvođenje radova (po fazama) zaostalog održavanja (putevi, pruga i komunikacioni sistemi, Luka Bar).

1.2.6 (a) Razmotriti odgovarajuće izvore i aktivnosti u pogledu održavanja lokalnih puteva i adekvatnog upravljanja njima.

1.2.6 (b) Organima lokalne samouprave pružiti tehničku i organizacionu podršku u implementaciji navedenog.

Vežano za transparentnost planova i programa koji se odnose na saobraćaj, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija njeguje praksu da svi relevantni planovi i programi iz ovog resora budu u potpunosti transparentni, u prvom redu na način što su njihovi nacrti uvijek dostupni na sajtu ovog Ministarstva. Osim toga, intencija je da se uvijek, u postupku koji prethodi donošenju nekog relevantnog akta od strane Ministarstva, konsultuju zainteresovane strane. Aktivno će se raditi na intenziviranju aktivnosti kojima se obezbjeđuje još veći stepen transparentnosti, tako da će, pored objave dokumenata na sajtu Ministarstva, putem okuglih stolova i sl. biti, prethodno u proces izrade akata, uključen i nevladin sektor.

Kada je u pitanju saradnja Vlade Crne Gore, odnosno Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija sa organima lokalne samouprave u Crnoj Gori, ona je sve bolja, a nastojeće se da se intenzivira jer je obostrano korisna. Naime, kao jedan od prioriteta u investicionom održavanju je i rješavanje problema uskih grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore. Tim povodom, resorno Ministarstvo je u saradnji sa predsjednicima crnogorskih opština, identifikovalo uska grla na saobraćajnoj mreži Crne Gore (njih 17), koja limitiraju dalji razvoj ekonomskih aktivnosti. Pri tome je bitno istaći da će se Program eliminisanja uskih grla, pored učešća Vlade u otplati izvodjačkog kredita, finansirati i uz kontribuciju opština. Tako će npr. određeni broj idejnih i glavnih projekata, kao i eksproprijacija, biti finansirani iz budžeta opština. Ukupni troškovi realizacije ovog Programa iznosiće 178.160.000,00 eura.

### **Cilj 1.3: Postići finansijsku održivost i, u sektorima gdje je moguće, postići samoodrživost saobraćajne infrastrukture**

Održavanje i poboljšanje saobraćajne infrastrukture finansiraju njeni korisnici, bilo kroz plaćanje PDV-a (indirektno) ili kroz korisničke naknade (direktno). Kroz programski budžet, obezbjeđuju se sredstva za saobraćajnu infrastrukturu. Cikličnost u obezbjeđivanju sredstava i permanentnost potreba reguliše se međusobnom interakcijom između programskog budžeta, koji se odnosi na saobraćaj, i centralnog budžeta.



Visinom korisničkih naknada reguliše se intenzitet korišćenja mreže i postiže balans između pojedinih vidova saobraćaja. Mjeri se direktan i indirektan ekonomski uticaj saobraćaja na sve privredne grane i definišu subvencije, odnosno kontribucije.

Nedovoljnost sredstava za dovođenje saobraćajne infrastrukture u zahtijevano stanje, u narednom periodu mora se kompenzovati uzimanjem povoljnih kredita, kao i kroz partnerstvo sa privatnim sektorom. Sredstva se troše prema jasno iskazanim prioritetima. Postiže se balans između održavanja i unaprijeđenja infrastrukture.

## Aktivnosti

1.3.1 – Napraviti katastar i bazu podataka saobraćajne infrastrukture, u cilju njene zaštite i donošenja kvalitetnih odluka vezanih za regulisanje saobraćaja.

1.3.1(a) Modifikovati strukturu naknada koje se naplaćuju od korisnika, u skladu sa nivoom degradacije infrastrukture (povećati naknade za teretna vozila) i podržati kombinovani transport.

1.3.2 Kroz zakone o finansiranju, obezbijediti sredstva koja će u potpunosti pokriti potrebe održavanja saobraćajne infrastrukture.

1.3.3 (a) Dati prioritet ekonomskim analizama, koje se odnose na investiciono ulaganje u putnu infrastrukturu, kako na održavanje i rehabilitaciju, tako i na razvoj putne mreže.

1.3.3 (b) Usvojiti najbolje međunarodne standarde, kojima se definišu smjernice izrade studija izvodljivosti i projekata.

1.3.3 (c) Analizirati i korigovati tehničke standarde vezane za održavanje i opravku puteva.

1.3.4 Pojednostaviti procedure odobravanja projekata kroz veću odgovornost («projekt menadžer») i bolje interne kapacitete, koji podrazumijevaju veću autonomiju i eksternu tehničku i finansijsku reviziju.

1.3.5 (a) Osigurati usaglašenost procedura za sklapanje ugovora sa EU zahtjevima.

1.3.5 (b) Od 2010. godine implementirati FIDIC pravila (pravila Međunarodnog udruženja za konsalting inženjering) za sve tendere vezane za putnu infrastrukturu.

1.3.6 (a) Jačati kapacitete za obradu podataka i procese planiranja, korišćenjem odgovarajućih softverskih alata za planiranje aktivnosti održavanja puteva i određivanje nivoa prihoda od puteva.

1.3.6 (b) Stvoriti jaku vezu izvora finansiranja sa srednjoročnim planovima održavanja i dugoročnom strategijom.

1.3.6 (c) Kreirati »izjavu« koja bi se odnosila na sve koji pružaju transportne usluge (usaglašene sa misijom, vizijom i ciljevima Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija).

1.3.7 (a) Prilagodjavati pravnu regulativu u smislu podrške javno-privatnom partnerstvu.

1.3.7 (b) Stimulisati učešće privatnog sektora u budućim infrastrukturnim projektima.

1.3.7 (c) Identifikovati potencijalne projekte pogodne za koncesione aranžmane.

1.3.8 (a) Napraviti ravnotežu sredstava iz Budžeta i korisničkih naknada, kako bi se obezbijedila sredstva za održavanje.

1.3.8 (b) Obezbijediti nedostajuća sredstva za održavanje od korisničkih naknada sredstvima iz budžeta.

1.3.8 (c) Stvoriti preduslove za akumulaciju sredstava od korisničkih naknada za pravovaljane intervencije na tržištu i investicije.

Što se tiče povećanja naknada za teretna vozila, ovakva mjera bi imala svoje puno opravdanje, ako se ima u vidu uticaj teretnih vozila na infrastrukturu. To je u skladu sa Protokolom IV o kopnenom saobraćaju iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju



između Evropskih zajednica i njihovih država članica i Crne Gore, gdje se navodi mogućnost da ugovorne strane predlože vanredne privremene, nediskriminatorne mjere, za ograničavanje ili ublažavanje štete koja prijeti putnoj infrastrukturi usljed povećanja tranzitnog saobraćaja tegljača iz Zajednice. Takođe, u cilju zaštite putne infrastrukture, planira se donošenje podzakonskog akta kojim će biti regulisan vanredni (vangabaritni) prevoz.

U skladu sa obavezama koje proizilaze iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, odnosno Protokola IV o kopnenom saobraćaju, biće usvojene uzajamno uskladjene mjere potrebne za razvoj i unaprijedjenje željezničkog i kombinovanog prevoza, kao načina kojim će se u budućnosti osigurati obavljanje najvećeg dijela njihovog tranzitnog saobraćaja kroz Crnu Goru pod ekološki prihvatljivijim uslovima. Preduzeće se svi koraci koji su potrebni za podsticanje razvoja kombinovanog prevoza. Svrha takvih mjera će biti: podsticanje korisnika i pošiljaoca na upotrebu kombinovanog prevoza; postizanje konkurentnosti kombinovanog prevoza drumskom prevozu; podsticanje upotrebe kombinovanog prevoza na dugim relacijama, a naročito upotrebe zamjenjivih sanduka, kontejnera i prevoza bez pratnje; poboljšanje brzine i pouzdanosti kombinovanog prevoza, a naročito: povećanje učestalosti konvoja prema potrebama pošiljaoca i korisnika, smanjenje vremena čekanja na terminalima i povećanje njihove produktivnosti, uklanjanje, na odgovarajući način, svih prepreka sa prilaznih pravaca kako bi se poboljšao pristup kombinovanom prevozu; uskladjivanje, tamo gdje je to potrebno, težine, dimenzije i tehničkih svojstava specijalizovane opreme, a posebno kako bi se osigurala potrebna kompatibilnost kolosjeka, kao i preduzimanje koordinisane akcije kako bi se naručila i stavila u upotrebu oprema kakvu zahtijeva nivo prometa.

Luka Bar, kao praktično jedina trgovačka luka u Crnoj Gori preko koje se odvija 95% pomorskog saobraćaja, ima kapacitete i razvojne potencijale (dužina operativne obale, dubina akvatorija, povezanost sa prugom i veliko područje za širenje) koji joj opredjeljuju veliki regionalni značaj i ulogu u razvoju plavih autoputeva (motorways of sea). Takođe, Luka Bar, kao savremena pomorska luka, koja ima međunarodnu reputaciju frekventne luke za pretovar svih vrsta tereta, pruža velike mogućnosti za dalji razvoj kombinovanog saobraćaja i povezivanje čitavog regiona, jer se u njenom zaledju nalazi neophodna drumsko-željeznička infrastruktura. Da bi se te mogućnosti ostvarile, predviđena je izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje, koji će podstaći dalji razvoj kombinovanog (kamionsko-željezničkog) transporta, na najvažnijim transportnim pravcima.

Promjena vlasništva u djelovima restrukturiranog željezničkog sistema znači privatizaciju i/ili privatno-javno partnerstvo, i planirana je u sljedećim djelovima i funkcijama:

- 1) Za zavisna društva Putnički saobraćaj i Teretni saobraćaj, uz strateškog partnera za zajedničko ulaganje ili kupoprodaju kontrolnog paketa akcija, biće obezbijeden značajno bolji kvalitet i veći broj vozničkih sredstava, kao i povećanje obima poslovanja kroz intenziviranje tranzitnog saobraćaja.
- 2) Održavanje željezničkih vozničkih sredstava bi predstavljalo posebno zavisno društvo, koje bi pružalo usluge ne samo prevoznicima koji bi se pojavili restrukturiranjem Željeznica Crne Gore, već i drugim prevoznicima koji će se pojaviti nakon obavezne liberalizacije tržišta. U sastavu preduzeća će biti depoi i radionice, a neophodne investicije za njegovu modernizaciju i razvoj bi



se obezbijedile kroz strateško partnerstvo na bazi zajedničkog ulaganja i/ili privatizacije.

- 3) Za zavisno društvo Održavanje infrastrukture obezbijediće se strateško partnerstvo sa kompanijom koja ima iskustvo i reputaciju u ovoj oblasti. Kao posebnu atrakciju za ovo partnerstvo, država će ponuditi višegodišnji ugovor o održavanju infrastrukture, na osnovu kojeg će se plaćanja vršiti iz Budžeta. Značajna ulaganja koja se u narednim godinama očekuju u željezničku infrastrukturu, takodje trebaju da budu privlačna za ozbiljne strateške partnere. Ovakvo partnerstvo treba da rezultira povećanjem kvaliteta održavanja i bezbjednosti saobraćaja.
- 4) Dio infrastrukture koji se odnosi na željezničke stanice i zemljište razvijao bi se kroz koncesioni aranžman. Svi objekti bi, ili zajedno ili pojedinačno, bili dati koncesionaru na upravljanje i korišćenje za period koji bi se utvrdio na javnom tenderu, a na bazi ponudjenog biznis plana. Obavezu koncesionara predstavljala bi i značajna investiciona ulaganja u ove objekte, ali i zadovoljenje javnog interesa u željezničkom prevozu. Kao posebne mogućnosti ovog dijela pojavljuju se i multimodalni terminali koji su predviđeni za izgradnju u Baru, Podgorici i Bijelom Polju.

Osim navedenog, vrlo je vjerovatno da će do realizacije privatno-javnog partnerstva doći i nakon postupka restrukturiranja „Montenegro Airlines“. Naime, kod ovog društva, mogući su sljedeći modeli privatizacije:

1. privatizacija investiranjem domaćeg i stranog kapitala (upis novih akcija putem dokapitalizacije),
2. prodaja akcija privrednog društva strateškom investitoru nakon promjene pravnog statusa privrednog društva,
3. zajednička ulaganja (strateška partnerstva): na korporativnoj (osnivanjem zajedničkog privrednog društva) ili ugovornoj osnovi (investiranje na osnovu ugovora o ulaganju).

Vlada Crne Gore, kao većinski vlasnik, ima interes da, u procesu implementacije Programa restrukturiranja, započne privatizaciju s naglaskom na privlačenje stranog kapitala.

Kada je u pitanju privatno-javno partnerstvo u odnosu na Luku Bar, valja istaći da će se privatizacijom većinskog udjela državnog kapitala u društvu i putem dugoročnih koncesija, tražiti partneri koji će obezbijediti povećanje i odgovarajuću strukturu prometa i investicija, i to kako u lučku opremu, uređaje, postrojenja i objekte, tako i u razvojne projekte izgradnje i unaprijeđenja infrastrukture i prostora. Reforme znače optimizaciju sistema kroz proces restrukturiranja, primjenu Landlord modela organizacije i privatizaciju svih operativnih djelatnosti. Aktivnosti koje će biti sprovedene realizacijom Programa restrukturiranja Luke Bar, podrazumijevaju:

- Izdvajanje iz poslovnog sistema i prodaju svih vanlučkih djelatnosti;
- Organizaciju pretovara i skladištenja u tri organizacione cjeline: kontejnerski terminal, terminal za generalne terete i terminal za rasute i specijalne terete;



- Izdvajanje iz poslovnog sistema AD Luke Bar: Održavanja, Pomorskih poslova, Lučko-transportnih radnika, Informatike i komunikacija i Obezbjedjenja i PPZ, kao i ugovaranje međusobnih odnosa između matične kompanije i zavisnih društava;
- Utvrđivanje tehnoloških viškova, ugovaranje i realizacija socijalnog programa za smanjivanje broja zaposlenih;
- Pripremu i usvajanje otvorenog postupka javnog nadmetanja za privatizaciju svih operativnih lučkih djelatnosti;
- Privatizaciju svih izdvojenih kompanija kroz kupoprodaju akcija i/ili zajedničko ulaganje sa strateškim partnerom;
- Kupoprodaju državnog paketa akcija i/ili zajedničko ulaganje sa strateškim partnerom u matičnoj kompaniji AD Luka Bar, i to u zavisnosti od interesovanja tržišta, bilo po modelu sva tri terminala zajedno, bilo svaki od njih pojedinačno.

Rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar (dijela gatova i operativnih obala), biće izvršena kroz podršku banaka i drugih finansijskih institucija privatnom partneru kojem će se dodijeliti koncesija, a koja će uključivati BOT aranžman.

## **Strateški cilj 2: Kvalitetno održavanje saobraćajne infrastrukture**

*Transportni sistem u Crnoj Gori biće razvijen na način koji će pratiti kvalitetno održavanje saobraćajne infrastrukture.*

### **Cilj 2.1: Kvalitetno i odgovorno održavanje saobraćajne infrastrukture.**

Kvalitetno i odgovorno održavanje saobraćajne infrastrukture podrazumijeva:

- postojanje planiranog sistema preventivnog održavanja zasnovanog na detaljno snimljenom stanju saobraćajnica,
- efikasno organizovan sistem korektivnog održavanja,
- postojanje kvalitetnih privrednih društava koja se bave poslovima u saobraćajnom gradjevinarstvu, kao i lojalnih odnosa između države i tih privrednih društava.

Već je rečeno da je teško mobilisati finansijske izvore za održavanje saobraćajnica. Obezbjedjenje finansijskih izvora za održavanje biće prije svega moguće, ukoliko se faktori degradacije saobraćajne infrastrukture, stave pod kontrolu u što kraćem vremenskom periodu. Makroekonomski gledano, kombinovani transport, uglavnom željeznički i pomorski, dobra su alternativa drumskom saobraćaju, ali su manje fleksibilni i potrebna im je podrška putem olakšica od strane države. Preopterećenost teretnih vozila pitanje je implementacije postojećih propisa.

### **Aktivnosti**

**2.1.1** – Podržati i ohrabrivati opcije koncesionih aranžmana i razvoja privrednih društava koja organizuju i unaprjeđuju kombinovani transport.

**2.1.2** – Koristiti prednosti tržišta u izboru izvođača i pružaoca usluga državnim institucijama u vezi sa radovima na saobraćajnoj infrastrukturi.

**2.1.3** – Dosljedno kontrolisati poštovanje ugovora i primjenjivati kaznenu politiku kod neizvršavanja ugovora od strane svih partnera koji izvode poslove u vezi sa saobraćajnom infrastrukturom.



Kao što je već rečeno, država će nastojati da stimuliše kombinovani transport. Tako će se, u periodu 2008/2009 godina, preduzeti neophodne mjere za podsticanje razvoja kombinovanog transporta, koje se ogledaju kroz restrukturiranje Željeznice Crne Gore i Luke Bar, zatim kroz promjenu saobraćajne politike kojom će se drumski transport usmjeravati na kombinovani, obezbjedjenje finansijskih i ekonomskih olakšica za kombinovani transport, uglavnom kroz podršku željezničkom i linijskom pomorskom saobraćaju.

U prethodnoj godini, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija pripremilo je Analizu stanja lokalnih puteva u Crnoj Gori, koja je prvi korak ka sistematskom djelovanju na putnu infrastrukturu. Naime, ovako detaljna analiza će svakako omogućiti i olakšati preduzimanje konkretnih aktivnosti, budući da je na osnovu preciznih pokazatelja prikazanih u Analizi, moguće donositi kvalitetne i realistične odluke u narednom periodu, i to kako od strane jedinica lokalne samouprave, u čijoj je nadležnosti shodno Zakonu o putevima, upravljanje lokalnim putevima, tako i sa državnog nivoa. Takođe, imajući u vidu da je resorno Ministarstvo snimalo stanje na terenu i analiziralo pojavu uzurpacije javnih puteva, gdje je veoma detaljno prikazan presjek problema uzurpacije javnih puteva, uz foto-dokumentaciju, u predstojećem periodu biće uloženi napor da se broj uzurpacija javnih puteva, ako ne potpuno iskorijeni, a ono makar svede na najmanju moguću mjeru. Podaci govore da je od svih evidentiranih uzurpacija, najveći dio izvršen u zonama obuhvaćenim urbanističkim planovima (70% u zoni obuhvaćenoj DUP-om, 28% u zoni obuhvaćenoj GUP-om, a svega 2% u zonama van urbanističkih planova). Nameće se neizostavna potreba da se problem uzurpacije javnih puteva rješava u što kraćem roku, i to prvenstveno realizacijom sljedećih aktivnosti:

- dopunom postojećeg Zakona o putevima, radi razgraničenja nadležnosti državne i opštinske inspekcije, obezbjedjenja odgovarajućeg pravnog okvira, postizanja efikasnosti i brzine intervencije na sprječavanju dalje uzurpacije i devastacije putnog zemljišta;
- zaduživanjem ministarstva nadležnog za poslove uređenja prostora, a posebno nadležnih organa u opštinama, da prilikom izdavanja građevinskih i upotrebni dozvola insistiraju na strogoj primjeni Zakona o izgradnji objekata, Zakona o planiranju i uređenju prostora i Zakona o putevima, u smislu neophodnosti obezbjedjenja, između ostalog, i potrebnih saobraćajnih saglasnosti kao jednog od preduslova za izdavanje predmetnih dozvola, kako bi se spriječile uzurpacije putnog pojasa, u slučaju kada državni put prolazi kroz naseljeno mjesto, odnosno kada se radi o zonama pokrivenim DUP-om;
- jačanjem kapaciteta inspekcije za državne puteve, imajući u vidu dužinu putne mreže, potrebu za jačim preventivnim djelovanjem, kao i povećan intenzitet izgradnje u putnom i zaštitnom pojasu državnih puteva;
- koordiniranim akcijama na terenu svih zainteresovanih inspekcija (inspekcije za državne puteve, komunalne i građevinske inspekcije), putem zajedničkog inspeksijskog nadzora;
- tako što će od odabranog ponudjača biti zatražen pojačan angažman po osnovu obaveza iz Ugovora o redovnom održavanju i zaštiti puteva, pri čemu je neophodno ažurirati rad šefova sekcija, pregledačkih i drugih službi na zaštiti puta i putnog zemljišta, kao i da kod podnošenja prijave inspekciji za državne puteve, iste budu znatno preciznije, sa podacima neophodnim za preduzimanje upravnih radnji i mjera;





- ažuriranjem baze putnih podataka (elaborata eksproprijacije putnog zemljišta, tehničke dokumentacije puta i putnih objekata i sl.) i, čim se stvore uslovi, otpočinjanjem s poslovima vođenja evidencije o nepokretnostima koje pripadaju državnim putevima i
- adekvatnim obilježavanjem putnog pojasa (putni biljezi i sl.), u cilju sprječavanja daljih uzurpacija i devastacije puteva.

Realizacija navedenih aktivnosti imala bi za cilj i rezultirala bi boljom zaštitom putne infrastrukture.

## **Cilj 2.2: Kraće vrijeme putovanja na ekonomski najvažnijim distancama za Crnu Goru**

Kroz niz aktivnosti u cilju smanjenja vremena potrebnog za transport od jedne do druge tačke, smanjeno je vrijeme provedeno u saobraćaju, a posljedično i troškovi transporta. Definisane su rute i njihov značaj, definisane su alternative, režimi saobraćaja, završena izgradnja trećih traka i obilaznica, uveden multimodalni saobraćaj i neophodni infrastrukturni objekti koji ga prate, postignuta bolja informisanost učesnika u saobraćaju u vezi sa stanjem i režimima eksploatacije saobraćajne infrastrukture, postignuta disciplina u saobraćaju, obezbijedjeni efikasni prelasci granica, uvedena sofisticirana kontrola saobraćaja, itd.

### **Aktivnosti**

2.2.1 – Prilagoditi procedure prelaska graničnih prelaza stvarnim potrebama.

2.2.2 (a) Identifikovati i ukloniti sve administrativne barijere za brzi transport (naročito usvajanjem sistema elektronskog poslovanja i kontrole i sličnih olakšavajućih procedura od strane carinskih službi) kroz formiranje zajedničkog tijela sa organima koji pružaju carinske i veterinarske usluge.

2.2.2 (b) Formirati zajedničku kancelariju, na mjestima spajanja-čvorišta, (luke i granični prelazi, željeznica i granični prelazi).

2.2.2 (c) – Izgraditi obilaznice na lokacijama gdje postoje uska grla.

2.2.2 (d) – Infrastrukturu rekonstruisati kako bi se izbjegle nestandardne krivine, smanjio procenat saobraćajnica sa zabranom preticanja, eliminisala slaba mjesta gdje dolazi do prekida saobraćaja, itd.

Shodno odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju i Privremenog sporazuma o trgovini i srodnim pitanjima između Evropske zajednice i Crne Gore, koji je stupio na snagu 1. januara 2008. godine, ugovorne strane su se obavezale da tranzitnom saobraćaju Zajednice omoguće neograničen pristup preko Zajednice, od dana stupanja na snagu ovog Sporazuma, odnosno da će, u skladu sa svojim internim pravilima, a smatrajući to prioritetom, zajednički raditi na traženju aktivnosti koje pogoduju razvoju transportnog sistema koji odgovara potrebama ugovornih strana i koji je uskladjen sa dovršenjem unutrašnjeg tržišta Zajednice i primjenom zajedničke saobraćajne politike, s jedne strane, kao i sa privrednom i saobraćajnom politikom Crne Gore, s druge strane. U skladu sa navedenom obavezom, u svim bilateralnim aktivnostima i prilikom zaključivanja ugovora o prevozu putnika i tereta u drumskom saobraćaju između Crne Gore i drugih država, promoviše se politika liberalizacije drumskog saobraćaja, oslobađanje od režima dozvola i pojednostavljenje procedura, čime se uklanjaju administrativne prepreke za odvijanje prevoza u drumskom saobraćaju.



### **Strateški cilj 3: Efikasnost**

*Transportni sistem u Crnoj Gori biće razvijen tako da bude efikasan.*

#### **Cilj 3.1: Efikasan i efektan sistem državnih institucija koje vode brigu o saobraćaju**

Sistem bi predstavljale uprave, agencije i direkcije. Osnovne osobine ovog sistema bi bile: odgovornost, autonomnost, racionalnost i profesionalizam. Institucije su zadužene za implementaciju zakonskog okvira, monitoring i kontrolu efikasnosti saobraćaja i predlaganje mjera poboljšanja, svaka u svom domenu. Neophodna je čvrsta institucionalna veza između svih njih.

Državni organi koji su zaduženi za sprovođenje zakonskog okvira i upravljanje infrastrukturom, treba permanentno da se fokusiraju na povećavanje svoje efikasnosti. Akcenat treba staviti na jačanje organizacionih kapaciteta i to kroz veću fleksibilnost i definisanje individualne odgovornosti u radnim procedurama. Sa aspekta pravne regulative, vrlo je bitno zblizavanje sa mehanizmima i pristupom Evropske komisije kojima se reguliše fer konkurencija.

Što se tiče organa koja upravljaju infrastrukturom, autonoman status je preduslov za značajno poboljšanje efikasnosti i samo se tako mogu obezbijediti veća primanja zaposlenih, veća fleksibilnost u radnim procedurama, ušteda zajedničkog vremena i raspodjela odgovornosti u procesu donošenja odluka.

#### **Aktivnosti**

- 3.1.1 (a) Stvoriti uslove za sklapanje i implementaciju međunarodnih sporazuma.
- 3.1.1 (b) Usvojiti i primjenjivati interno i eksterno povezan zakonski i regulatorni okvir, shodno Nacionalnom programu integracija.
- 3.1.1 (c) Uspostaviti vezu između organa sektora saobraćaja sa srodnim organima drugih zemalja i obezbijediti adekvatnu razmjenu znanja.
- 3.1.1 (d) Sprovoditi nezavisnu eksternu tehničku i finansijsku reviziju budžeta na bazi jednogodišnjih ugovora, čija je realizacija u nadležnosti Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija.
- 3.1.2 Obezbijediti budžetsku liniju za nezavisnu eksternu tehničku i finansijsku reviziju koncesionih ugovora, koji se odnose na pružanje lučkih, aerodromskih i željezničkih usluga.
- 3.1.3 Podržati jačanje kapaciteta organa koji upravljaju saobraćajnom infrastrukturom, kroz tehničku pomoć i putem uspostavljanja i jačanja strateških partnerstava, kao i obuke i treninga.
- 3.1.4 (a) Promovisati Direkciju za saobraćaj, kao organ uprave zadužen za implementaciju programa održavanja, rekonstrukcije i razvoja postojeće mreže državnih puteva i željezničke infrastrukture.
- 3.1.4. (b) Promovisati i jačati kapacitete Uprave pomorske sigurnosti, Uprave civilnog vazduhoplovstva i Lučke uprave, kao organe nadležne za izvršne i operativne poslove u implementaciji zakona iz oblasti pomorstva i vazduhoplovstva.
- 3.1.4 (c) Jačati administrativni kapacitet kroz petogodišnji plan obuke (fokusiran na mlade kadrove) i kroz veći stepen motivacije u smislu većih zarada.



3.1.5 Insistirati na izradi zakona, predviđenih planova i programa, vezanih za održavanje i izgradnju saobraćajne infrastrukture, kao i na njihovoj razložnoj implementaciji, te odgovornosti u slučajevima nerealizacije.

Vežano za stvaranje uslova za sklapanje i implementaciju medjunarodnih sporazuma, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija već je preduzelo niz aktivnosti kako bi se pojačala bilateralna i multilateralna aktivnost države u oblasti saobraćaja. Naime, na prijedlog Ministarstva, Vlada Crne Gore je usvojila nacrt standardizovanog Sporazuma o prevozu putnika i tereta u medjunarodnom drumskom saobraćaju između Crne Gore i drugih država, čiji tekst je u potpunosti sačinjen u skladu sa preporukom Evropske konferencije ministara transporta (CEMT), a koja ima za cilj uskladjivanje tekstova bilateralnih sporazuma u medjunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju. Navedenim nacrtom Sporazuma, liberalizovani su povremeni prevoz putnika i prevoz tereta. Nacrt ovog Sporazuma dostavljen je velikom broju zainteresovanih zemalja, tako da se u predstojećem periodu može očekivati zaključenje niza ovih Sporazuma na bilateralnoj osnovi, sa državama u odnosu na koje postoji obostrani interes za regulisanje prevoza u medjunarodnom drumskom saobraćaju. Na ovaj način, planirano je da Crna Gora, u skladu sa odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, omogući liberalizaciju i obostrani pristup tržištima obje ugovorne strane i olakša kretanje putnika i roba. Takođe, u oblasti drumskog saobraćaja, Crna Gora je pristupila multilateralnom Ugovoru o medjunarodnom povremenom prevozu putnika običnim i putničkim autobusima-INTERBUS. Pristupanjem Interbusu i njegovom ratifikacijom postiže se:

- unaprijedjenje razvoja medjunarodnog prevoza u Evropi i olakšava njegova organizacija i obavljanje;
- jednostavnija turistička i kulturna razmjena između ugovornih strana;
- liberalizacija prevoza;
- viši stepen tehničkih uslova za autobuse u medjunarodnom povremenom prevozu između ugovornih strana i poboljšanje bezbjednosti prevoza na putevima i zaštita životne sredine;
- primjena jedinstvenih mjera u pogledu rada posada autobusa koji saobraćaju u medjunarodnom drumskom prevozu;
- uskladjivanje uslova pristupanja obavljanju djelatnosti prevoza u drumskom prevozu putnika;
- primjena načela nediskriminacije kod pružanja usluga medjunarodnog prevoza u odnosu na domaće i strane prevoznike;
- primjena standardnih obrazaca prevoznih dokumenata, kao što su kontrolni dokumenti za liberalizovane povremene vožnje, te dozvole i obrasci zahtjeva za izdavanje dozvola za neliberalizovane vožnje, radi olakšavanja i pojednostavljenja postupaka kontrole;
- uskladjivanje mjera i postupaka za sprovođenje inspekcijiskog nadzora.

Vlada Crne Gore je, na prijedlog Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, utvrdila Platformu za vođenje pregovora u oblasti vazdušnog saobraćaja između delegacije Crne Gore i delegacija drugih država, na ekspertskim sastancima koji će se održati u predstojećem periodu, kao i standardizovani nacrt Sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Crne Gore i drugih država ugovornica, za čije zaključenje postoji obostrani interes. Na ovaj način je olakšana procedura zaključivanja i stvoreni su preduslovi za uredjenje vazdušnog saobraćaja između Crne Gore i drugih država. Do sada su parafirani sporazumi sa Švajcarskom Konfederacijom i Republikom Hrvatskom,



Memorandum sa Rusijom, a očekuje se parafiranje sporazuma sa Albanijom, Bugarskom, Makedonijom, Rusijom i dr.

Kada je riječ o multilateralnim sporazumima, Crna Gora je potpisala sredinom jula 2006. godine u Briselu Multilateralni Sporazum o zajedničkom evropskom vazduholovnom području-ECAA, a isti je ratifikovan u oktobru 2008. u Skupštini Crne Gore. Crna Gora je time postala dio zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja, koje se zasniva na slobodnom pristupu tržištu, slobodi osnivanja privrednih društava, jednakim uslovima konkurencije i poštovanju identičnih pravila u oblasti sigurnosti, bezbjednosti, upravljanja vazдушnim saobraćajem i uskladenosti pitanja životne sredine. Stoga, obaveza je resornog Ministarstva da u skladu sa Protokolom VII i u okviru prvog i drugog tranzicionog perioda, uskladi nacionalno zakonodavstvo sa regulativom iz oblasti vazdušnog saobraćaja sadržanog u ECAA sporazumu. U novi Zakon o vazdušnom saobraćaju je, u skladu sa preuzetim obavezama iz ECAA Sporazuma, inkorporirana ova regulativa, a ista će biti razradjivana i podzakonskim aktima čije se donošenje prema Nacionalnom programu integracija planira kao kratkoročni prioritet (u narednih dvije godine).

Nakon obnove državne nezavisnosti, Crne Gora je postala članica mnogih relevantnih međunarodnih organizacija iz oblasti saobraćaja, te će, shodno tome, u narednom periodu nastaviti sa aktivnim učešćem u radu tih organizacija. Naime, Crna Gora je 16. oktobra 2006. godine, postala članica **Međunarodne pomorske organizacije – IMO**, deponovanjem instrumenta o pristupanju osnovnoj Konvenciji IMO iz 1948. godine. Pridržavanjem konvencija i protokola IMO-a, kao i prava i obaveza koje proizilaze iz njih, Crna Gora se obavezala da naročitu pažnju posveti jačanju pravnog i administrativnog okvira, s ciljem poboljšanja sigurnosti i bezbjednosti, zaštiti mora od zagadjenja i ekološkoj zaštiti u lukama, marinama i brodogradilištu. Posebna pažnja će biti posvećena učestvovanju na međunarodnim konferencijama o sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i sklapanju sporazuma u oblasti pomorskog saobraćaja, u cilju implementacije najviših standarda u teritorijalnom moru Crne Gore. Aktivnosti će takodje, biti usmjerene ka unaprjeđenju sistema sertifikovanja i obrazovanja pomoraca kroz primjenu konvencija o standardima obuke, ovlaštenjima i držanju brodske straže. Generalni sekretar IMO – a obavijestio je Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija da je Crna Gora od 3. juna 2006. godine efektivno na „**Bijeloj listi**“. To znači da sva ovlaštenja izdata našim pomorcima od strane crnogorskih lučkih kapetanija zadovoljavaju standarde **Konvencije IMO-a o standardima za obuku izdavanju uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca** (STCW Convention) i da će se priznavati od strane pomorskih vlasti svih zemalja članica IMO-a.

Crna Gora je 22. novembra 2006. godine primljena u članstvo **Konferencije evropskih ministara transporta (CEMT)**, sadašnji **ITF-International transport forum**. ITF je globalna asocijacija na najvišem nivou, koja se bavi transportom, logistikom i mobilnošću. Nedavno transformisan iz CEMT-a, ITF je međjuvladina organizacija u okviru OECD porodice. Okuplja države članice OECD-a, ali i mnoge države centralne i istočne Evrope. Involviranost više od 50 ministara transporta osigurava direktnu vezu i snažan značaj u stvaranju politike, kako na nacionalnom, tako i na međunarodnom nivou. Cilj Foruma je da podstakne dublje razumijevanje ključne uloge transporta u ekonomiji i društvu. Obaveze ministara transporta u okviru ITF-a podrazumijevaju, ne samo formulaciju politike u ovoj oblasti, nego i implementaciju te politike. Iz tog razloga, ITF je fokusiran na praktične korake koje treba preduzeti. Posljednjih godina, progres je postignut na polju smanjenja negativnih uticaja transportnih aktivnosti na zaštitu životne



sredine. Važno je istaći da se u okviru Foruma svake godine raspravlja o najaktuelnijim pitanjima iz oblasti transporta, pa je tako 2007. godine predmet Foruma bilo Zagušenje u transportu-globalni izazov, 2008. godine tema je bila Transport i energija: Izazov klimatskih promjena, dok je za narednu godinu kao tema Foruma predviđena Globalizacija i transport.

Shodno smjernicama ITF-a, transportna politika koja će biti korišćena kao osnov za sve infrastrukturne inicijative mora težiti, pored ostalog, ka sljedećem:

- liberalizaciji transporta na međunarodnom nivou kako bi se obezbijedio veći stepen efikasnosti trgovine kao neophodnog preduslova za ekonomski rast i društveni razvoj;
- promociji harmonizacije, interoperabilnosti i intermodalnosti kada su u pitanju koridori, kako bi se redukovali troškovi transporta, a takodje ova politika ne smije biti upravljena jedino na tehničke aspekte transporta, nego i na administrativne i zakonske odredbe kojima se uređuje ova oblast;
- podsticanju reformi željeznice kako bi ista postala konkurentna i kako bi se postigla profitabilnost investicija kroz intenzivniju upotrebu željezničke infrastrukture;
- promovisanju razvoja jednoobraznosti, relevantnih statističkih baza podataka kako bi investicioni projekti mogli biti monitorisani i evaluirani na međunarodnom nivou:

**REBIS (Regionalna balkanska infrastrukturna studija)** je projekat finansiran od Komisije Evropske Unije i obuhvata zemlje Balkana-Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Hrvatsku, Makedoniju, Srbiju, Kosovo i Crnu Goru. Projekat je fokusiran na razvoj regionalne mreže i identifikaciju projekata pogodnih za međunarodno sufinansiranje. Kako proizilazi iz REBIS-a, neki od glavnih trendova u transportnoj politici su: razdvajanje operatora od infrastrukture (željeznice i luke), pojednostavljen pristup tržištu od strane operatora u svim vidovima transporta i to na jednakim osnovama, većina luka i aerodroma je privatizovana i sl. U regionu Balkana, sektor transporta se mijenja i mnogi od ovih trendova su bili predmet diskusije u regionu. U najvećem broju slučajeva, generalni kurs reformi odvija se u ovom pravcu, ali dobar dio rada tek predstoji. Ovo je područje gdje je neophodna tehnička pomoć.

Aktivno učešće Crne Gore u okviru Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi (**MoU**), koji je potpisan je u Luksemburgu 11. juna 2004. godine, i njegovo dalje pozicioniranje kroz primjenu Protokola IV o kopnenom saobraćaju u okviru Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, omogućava promociju regionalne saradnje na polju transporta. Ovaj dokument predstavlja dobru osnovu za jačanje kapaciteta regionalnog planiranja, kao i efikasnu upotrebu fondova međunarodnih finansijskih institucija i privatnih izvora.

U okviru Memoranduma o razumijevanju izradjuju se petogodišnji akcioni planovi (koji se ažuriraju na godišnjoj osnovi), u kojima je formirana prioritetna lista projekata, koji pored nacionalnog imaju i regionalni značaj. Pored toga **Multi Annual Plan (MAP)** predstavlja regionalnu strategiju i identifikuje značajan broj važnih reformi i mjera upravljanja u sektoru transporta, a značajan je i sa aspekta finansijske održivosti i ekonomske stabilnosti regiona. U skladu sa tim, u 2007. godini izradjen je II Akcioni plan za period 2007-2011. (Multi Annual Plan/MAP), koji predstavlja osnovu za lakše privlačenje, kako investitora u sektoru transporta, tako i operatera u ovoj oblasti.

Bitno je istaći da realizacija programa eliminisanja uskih grla na saobraćajnoj mreži u Crnoj Gori predstavlja dalju razradu MAP-a, jer obuhvata eliminaciju 16 uskih grla na



*Core Network*. Kroz razvoj Osnovne regionalne transportne mreže (*Core Network*) omogućit će se kvalitetnije povezivanje saobraćajnog sistema Crne Gore na TEN-T koridore.

Na III Godišnjem sastanku Ministara, koji je održan u Tirani, 3. i 4. decembra 2007. godine, potpisan je *Anex Memoranduma o razumijevanju za oblast željezničkog transporta u jugoistočnoj Evropi*. Anex Memoranduma pripremile su Evropska Komisija i Svjetska banka, a njegovim potpisivanjem sve zemlje potpisnice su se obavezale da će ubrzati reforme u ovom sektoru, da će reformisati pravni i institucionalni okvir neophodan da bi se ove reforme sprovele, kao i da će liberalizovati tržište željezničkih usluga.

Posebni naponi Crne Gore biće usmjereni na aktivnosti i procedure za modifikaciju osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (*Core Network*), kako bi se autoput Bar-Boljare i Jadransko-jonski autoput uključili u osnovnu regionalnu transportnu mrežu, s obzirom na kapitalni značaj ovih projekata za Crnu Goru.

Crna Gora zastupa jasne stavove po pitanju vođenja razvojne politike u saobraćaju, kao i inkorporiranosti saobraćajne mreže, pa je stoga od velikog interesa dalje učestvovanje u okviru Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, posebno u svijetlu *Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju EU*. Budući da učlanjenje u EU predstavlja prioritet Vlade Crne Gore, uz preporuke Evropskog partnerstva vezane za saobraćaj, implementacija Memoranduma o razumijevanju, predstavlja jedan od prioriteta Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, posebno sa aspekta kvalitetnijeg povezivanja saobraćajnog sistema Crne Gore na TEN-T koridore.

U oblasti pomorskog saobraćaja, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija će intenzivirati aktivnosti na ratifikaciji konvencija IMO-a, UN-a, kao i standarda Pariškog memoranduma o razumijevanju i Evropske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA), odnosno konvencija i sporazuma iz regionalnih mediteranskih i jadranskih inicijativa, sa akcentom na oblasti sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i sprječavanja zagađenja s plovila. Ove aktivnosti će, pored ostalog, podrazumijevati i jačanje administrativnih kapaciteta pomorskih vlasti.

Što se tiče institucionalnih, odnosno administrativnih kapaciteta, kao kratkoročni prioritet određeno je intenziviranje aktivnosti usmjerenih na jačanje navedenih kapaciteta kada je u pitanju saobraćaj, i to kako na državnom nivou (Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Direkcija za saobraćaj, Uprave, Agencije), tako i na opštinskom nivou (nadležni sekretarijati i sl.), koji će doprinijeti većem stepenu operativnosti, efikasnijoj implementaciji propisa iz oblasti saobraćaja, kao i uspješnijoj harmonizaciji nacionalnog zakonodavstva sa propisima Evropske Unije. Sa aspekta institucionalnih kapaciteta, ovaj prioritet predstavlja formiranje Agencije za civilno vazduhoplovstvo, shodno novom Zakonu o vazdušnom saobraćaju, kao i konstituisanje Lučke uprave na osnovu novog Zakona o lukama. Lučkoj upravi će biti u nadležnost povjereni, pored ostalog, sljedeći poslovi: briga o upravljanju, izgradnji, održavanju, zaštiti i unaprjeđenju luka; nadzor nad korišćenjem luke, pružanjem lučkih usluga i obavljanjem ostalih djelatnosti u luci, kao i pripremu koncesionog akta, učestvovanje u postupku za dodjelu koncesije i zaključivanje ugovora o koncesiji. U kontekstu administrativnih kapaciteta, ove mjere podrazumijevaju zapošljavanje dodatnog broja inspektora za konkretne oblasti saobraćaja, kao i savjetnika u svim sektorima. Osim navedenog, Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju u sistem Crne Gore uvodi još tri organa, i to: Isljedni organ



zadužen za istragu željezničkih nesreća i incidenata, Organ nadležan za bezbjednost i Notifikovani organ. Njihovo faktičko uspostavljanje planirano je do kraja 2009. godine.

### **Cilj 3.2: Privatizovana javna preduzeća koja pružaju saobraćajne usluge**

Ovaj cilj podrazumijeva dominantno privatni kapital u najvećim saobraćajnim privrednim društvima u Crnoj Gori, uključujući i željeznicu, luke, aerodrome, avio-prevoznike. Neophodno je naglasiti da privatizaciji mora prethoditi jasno i razgovjetno razdvajanje postojeće infrastrukture, koja mora biti u državnom vlasništvu, od komercijalnih saobraćajnih aktivnosti. Saobraćajna infrastruktura će se nakon toga, kroz koncesione aranžmane ili razne oblike partnerstva, davati privatizovanim privrednim društvima na korišćenje, a javni interes zaštititi kroz koncesione ili partnerske ugovore. Ovo treba da rezultira efikasnijim i efektnijim radom saobraćajnih privrednih društava, kao i većim prisustvom tržišnog ponašanja.

#### **Aktivnosti**

3.2.1 (a) Restrukturirati Željeznicu Crne Gore.

3.2.1 (b) Otvoriti tržište željezničkog saobraćaja i za druge operatere, putem izdavanja licenci.

3.2.2 (a) Restrukturirati Luku Bar.

3.2.3 (b) Tražiti partnere za osnivanje privremene državne broderske kompanije, čije će se akcije prodati privatnim operaterima, u skladu sa prethodno utvrdjenim planom.

3.2.2 (a) Osnovati instituciju koja će biti zadužena za upravljanje lučkom infrastrukturom, državnim kontrolnim funkcijama i davanjem koncesija za sve lučke usluge.

3.2.2 (b) Napraviti detaljan koncesioni aranžman, koji se odnosi na lučke terminale, u cilju unaprjeđenja integrisanog transportnog lanca.

3.2.2 (c) Istu proceduru primijeniti i na druge subjekte koji koriste lučku infrastrukturu.

3.2.2 (d) Razvijati nautički turizam, kroz izgradnju mreže marina na principima održivog razvoja i integralnog upravljanja priobalnim područjem.

3.2.3 Pripremiti akcioni plan revitalizacije privatnog sektora, koji se bavi aktivnostima vezanim za pomorski saobraćaj.

3.2.4 (a) Upoznati i obavezati organe koji su zaduženi za sprovođenje pravne regulative, sa EU standardima vezanim za bezbjednost, sigurnost i zaštitu životne sredine.

3.2.4 (b) Kontrolu leta povezati u prethodno ekonomski optimalno izabran funkcionalni blok.

3.2.5 (a) Implementirati Strategiju restrukturiranja "Montenegro Airlines"-a prema utvrdjenim rokovima i dinamici.

3.2.5 (b) Podržati sklapanje i realizaciju strateških sporazuma i partnerstava sa drugim operaterima u civilnom vazduhoplovstvu.

3.2.6 (a) Restrukturirati JP "Aerodromi Crne Gore".

3.2.6(b) Inicirati proces odvajanja upravljačkih (realni troškovi, nediskriminacija, transparentnost) i operativnih tijela na aerodromu.

3.2.6 (c) Odvojiti infrastrukturu na aerodromima od komercijalnih operacija.

3.2.6 (d) Dati na koncesiju upravljanje aerodromima i svim aerodromskim uslugama (primarno »usluge na zemlji«).

3.2.7 Stvarati uslove za učešće privatnog sektora u izgradnji novih infrastrukturnih projekata. Obavještavati na ovim prostorima prisutne koncesionare o mogućnostima investiranja u infrastrukturu Crne Gore.



3.2.8 Komercijalizacija ugovora vezanih za radove na infrastrukturi i sprječavanje monopola ili kartelizacija.

3.2.9 (a) Uvesti nove procedure za raspisivanje tendera za održavanje (podjela dionica, višegodišnji ugovori plaćeni u skladu sa kvalitetom odradjenog posla) i sklapanje ugovora, kako bi se omogućila kvalitetnija realizacija poslova održavanja i rehabilitacije infrastrukture i mjerama regulisane konkurencije povećala njihova efikasnost.

3.2.9 (b) U slučajevima nepoštovanja ugovora od strane pružaoca usluga ili nekvalitetnog izvršenja radova, preduzimati odgovarajuće ugovorom definisane mjere kako bi se zaštitio novac poreskih obveznika i natjerali partneri na poštovanje potpisanih ugovora, kako u pogledu dinamike, tako i kvaliteta radova. Podnositi odštetne zahtjeve. Zadržavati određene sume od isplate za nadoknadu štete.

U skladu sa Zakonom o željeznici, AD "Željeznica Crne Gore", započelo je proces restrukturiranja izdvajanjem iz matičnog društva, odnosno osnivanjem dva zavisna privredna društva sa ograničenom odgovornošću: ŽCG-Infrastruktura d.o.o Podgorica i ŽCG-Prevoz d.o.o. Podgorica. Principi na kojima će se, shodno Strategiji restrukturiranja Željeznice Crne Gore, sprovesti restrukturiranje ovog društva, zasnovani su na transportnoj politici Evropske Unije, kao i na Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju. Ti principi su: strukturni oblik organizacije u skladu sa zakonima i evropskim direktivama; promocija konkurentnosti i kreativnosti u povećanju kvaliteta usluge; interoperabilnost i tehnička harmonizacija sa evropskim sistemima, promocija međunarodnog (tranzitnog) saobraćaja i koordinacija aktivnosti sa nivoa Vlade.

Krajnji rezultati programa restrukturiranja su:

- povećanje efikasnosti poslovanja;
- transparentnost u korišćenju budžetskih sredstava;
- povećanje konkurentnosti željezničkog saobraćaja;
- prilagodjavanje uslovima liberalizovanog evropskog saobraćajnog tržišta i
- prevoz putnika i tereta, kao operativne djelatnosti, treba da budu privatizovane.

Vlasnička struktura nad imovinom željezničkih stanica i zemljištem bi u cjelini ostala ista, ako bi se razvoj obezbijedio kroz koncesioni aranžman, odnosno promijenila bi se na način da se državno vlasništvo smanjuje, ukoliko bi se razvoj obezbijedio dokapitalizacijom ili privatizacijom.

Suprotno tome, vlasničko učešće države u privrednom društvu Željeznička infrastruktura bi se povećavalo na način da bi država svojim ulaganjima u budućem periodu vršila stalnu dokapitalizaciju i približavala se potpunom vlasništvu.

Program restrukturiranja Željeznice odvijace se u tri faze: revizija bilansa, segmentacija i privatizacija.

U Trans-evropskoj transportnoj mreži, Luka Bar je uvrštena na listu luka od regionalnog značaja, preko kojih će se razvijati tzv. XI koridor - Plavi autoputevi. Evropske finansijske institucije će obezbjedjivati podršku uspostavljanju redovnih brodskih linija i razvoju luka koje imaju potencijala za intenziviranje intermodalnog i kombinovanog saobraćaja. To predstavlja jedan od načina kako se u evropskoj politici transporta promoviše razvoj pomorskog i željezničkog saobraćaja u odnosu na drumski saobraćaj koji je manje bezbjedan, proizvodi zakrčenja i više zagadjuje okolinu. U razvijanju plavih autoputeva, osim povoljnog geografskog položaja i odgovarajućih infrastrukturnih i prostornih





kapaciteta, ključni element koji obezbjeđuje konkurentnost luke je njena povezanost sa željezničkom linijom. Strateške aktivnosti i prioritetni projekti su upravo usmjereni ka rekonstrukciji i modernizaciji pruge od Bara do granice sa Srbijom. Ta pruga Luci daje komparativnu prednost najkraće i najefikasnije veze za organizaciju masovnog transporta između prekomorskih destinacija i tržišta Srbije, Mađarske, Rumunije i dr.

Opšti cilj koji se restrukturiranjem želi ostvariti je da se, kroz organizacionu, upravljačku i funkcionalnu optimizaciju, omogući konkurentnija pozicija na transportnom tržištu i uklone ograničenja za učešće privatnog sektora u operativnim djelatnostima pružanja lučkih usluga i investiranju u razvojne projekte.

Dugoročno održiv razvoj Luke, na veoma konkurentnom transportnom tržištu, u velikoj mjeri zavisi od brzine i stepena uvezivanja saobraćajnog sistema Crne Gore u Trans-evropsku transportnu mrežu (TEN-T).

Na sljedećoj slici je prikazana Trans-evropska transportna mreža.



Shodno Protokolu IV o kopnenom saobraćaju iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju sa Evropskom Unijom, povezivanje sa TEN-T će se odvijati preko Osnovne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi. Rutom 4 iz te mreže, Luka će se povezati sa koridorima X i



VII, a rute 2 i 2b će obezbijediti ukrštanje sa rutom 4 i poprečno povezivanje koridora Vc i VIII preko teritorije Crne Gore.

Shodno postavljenim ciljevima i saobraćajnoj politici, očekuju se naredni rezultati sprovođenja programa restrukturiranja:

1. razdvajanje vlasništva i upravljanja nad infrastrukturom i prostorom, od operativnih djelatnosti pružanja lučkih usluga i vlasništva nad suprastrukturom;
2. unaprijeđenje u primjeni propisa i međunarodnih standarda iz oblasti sigurnosne, bezbjedonosne i ekološke zaštite;
3. povećanje kvaliteta lučkih usluga;
4. povećanje ukupnog prometa, posebno u dijelu pretovara kontejnera, generalnih tereta i ro-ro saobraćaja;
5. razvoj tranzitnog saobraćaja i distributivnih centara, iskorištavanjem prednosti koje pružaju povoljan geografski položaj i režim rada u slobodnoj zoni;
6. uspostavljanje redovnih linija sa kontejnerskim i ro-ro brodovima, na principu tzv. kratke pomorske plovidbe, sa lukama u Mediteranu;
7. podrška transportno-logističkom jedinstvu sa željezničkim sistemima u zaledju;
8. smanjivanje broja zaposlenih i socijalno zbrinjavanje tehnoloških viškova, po posebnim programima i
9. potpuna privatizacija operativnih djelatnosti i vlasništva nad suprastrukturom i značajno povećanje ulaganja privatnog sektora.

Vežano za razvoj nautičkog turizma kroz izgradnju mreže marina, osnovnu mrežu marina u Crnoj Gori, trebalo bi da čine dvije velike servisne marine kapaciteta 400-500 vezova (marine Bar i Tivat), tri standardne marine kapaciteta 100-300 vezova (Njivice, Bigovo i Ulcinj) i dvije specijalne ("VIP" i "eko") marine (Kotor i Buljarica) s nešto manjim brojem vezova. Uz njih se podrazumijeva obezbjeđenje odredjenog broja komercijalnih vezova u postojećim lukama, naročito na lokacijama koje bi mogle da privuku veće interesovanje nautičara, kao što su Budva, Kumbor, Herceg Novi, Risan ili Prčanj.

Kada se govori o revitalizaciji pomorske privrede u Crnoj Gori, nezaobilazan je, kako kratak osvrt, tako i prikaz planiranih aktivnosti vezanih za AD "Crnogorska plovidba". Naime, početkom 2004. godine Vlada je formirala ovo društvo, u cilju intenziviranja aktivnosti na značajnijem razvoju crnogorske trgovačke mornarice, koja je nakon međunarodnih sankcija upala u nerješive probleme i ostala skoro bez svih svojih brodova. Međutim, bez državnih garancija ili obezbjeđenja sredstava za učešće u kreditnom aranžmanu, sve do sada revitalizaciju crnogorskog brodarstva nije bilo moguće započeti. Sa namjerom preduzimanja konkretnih koraka u cilju realizacije investicionog projekta revitalizacije pomorske privrede, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija je, u saradnji sa Ministarstvom finansija, pripremio, a Vlada usvojila Elaborat o ekonomskoj opravdanosti ulaganja u nabavku brodova za AD "Crnogorska plovidba". Rezultati ekonomsko-finansijske analize pokazuju da je investicioni program realno izvodljiv i finansijski održiv. Realizacijom predmetnog investicionog projekta, ostvariće se direktan uticaj na poboljšanje spoljno-trgovinskog bilansa. Projekat se posmatra kao iniciranje značajnijeg razvoja brodarstva u Crnoj Gori, sa ciljem da se kroz jednu profitabilnu djelatnost koja ima veliku tradiciju u Crnoj Gori,



obezbjedi zaposlenje za pomorce i veza sa obrazovnim sistemom. On podrazumijeva da brodovi ove kompanije budu popunjeni posadom iz Crne Gore.

Kada je riječ o strateškim razvojnim pravcima "Montenegro airlines"-a, oni su usmjereni na unaprjeđenje i modernizaciju postojeće flote i osvajanje novih tržišta-otvaranjem novih linija. Tako se u narednom periodu, uključivanjem dva nova aviona tipa Embraer E195 (potpisan ugovor o najmu sa rokovima isporuke aviona maj 2008. i maj 2009.) stvaraju adekvatni uslovi za osvajanje udaljenih destinacija na tržištu Rusije, Velike Britanije i Skandinavije. Planira se i direktna kupovina dva aviona tipa E195 u 2010. i 2011. godini, čime bi "Montenegro airlines" bio u poziciji da se nametne kao strateški partner turističke privrede Crne Gore i generator njenog rasta.

Procjena je da se ovi razvojni projekti mogu realizovati u formi dokapitalizacije, odnosno privatizacije kompanije, što bi ujedno na dugi rok rezultiralo istovremenom finansijskom konsolidacijom privrednog društva. U okviru Strategije restrukturiranja, realizuju se u skladu sa dinamičkim planom sljedeće aktivnosti:

- procjena vrijednosti imovine privrednog društva;
- restrukturiranje društva iz d.o.o u a.d.;
- tehničko-tehnološko, organizaciono, finansijsko, svojinsko i upravljačko restrukturiranje;
- emisija i prodaja novih akcija radi dokapitalizacije u iznosu od 30% procijenjene vrijednosti Kompanije;
- prodaja na berzi do 5% akcija Montenegro airlines, radi podsticanja i procjene tražnje na tržištu kapitala.

### **Cilj 3.3: Komercijalizacija aktivnosti koje prate održavanje i izgradnju saobraćajne infrastrukture**

Institucije odgovorne za upravljanje infrastrukturom moraju biti fokusirane isključivo na efikasno korišćenje sredstava i dobijanje maksimalne koristi od tih sredstava, u skladu sa svojom misijom. To ostvaruju sklapanjem kvalitetnih ugovora i praćenjem njihove realizacije, kako bi od privrednih društava izabranih putem tendera, dobili kvalitetnu uslugu izvođenja radova (izgradnju, redovno i periodično održavanje, održavanje tokom zimskog perioda, nadzor radova, izrada projekata, istraživanja).

Prije svega, potrebno je izbjeći stvaranje raznih oblika kartela i drugih prepreka fer konkurenciji na tržištu i to kroz zakonsko sankcionisanje, po ugledu na praksu EU. Efikasnost privrednih društava i njihovo tehničko i tržišno disciplinovanje se može postići samo kroz efikasnu kontrolu i transparentno praćenje procedura, dosljednu primjenu potpisanih ugovora i insistiranje na odgovornosti.

Na ovaj način, najbolje će se doprinijeti stvaranju tržišnih uslova u ovom segmentu, štititi novac poreskih obveznika i postići kvalitetna saobraćajna infrastruktura.



## Aktivnosti

3.3.1 Kroz izbor najpovoljnijih pružaoca usluga na tržištu i sklapanje ugovora sa njima, obezbijediti izvršenje svih funkcija u pogledu prikupljanja podataka, izrade studija izvodljivosti, izrade projekta, izvođenja radova i nadzora nad istim.

3.3.2 U slučaju nedostataka, odnosno nekvalitetnog održavanja, revidirati djelimično ili u cjelosti, ugovore o održavanju putne mreže.

## Cilj 3.4: Odgovorno korišćenje saobraćajne infrastrukture

Kvalitetno i odgovorno korišćenje saobraćajne infrastrukture podrazumijeva:

- disciplinovano korišćenje infrastrukture u smislu poštovanja projektovanih standarda, što se posebno odnosi na osovinska opterećenja voznih sredstava, tehničku ispravnost voznih sredstava i u vezi sa njom oštećenja infrastrukture, presijecanju saobraćajnica vodovima, brigu o putnom pojasu oko saobraćajnica i pristupnim putevima, poštovanje raznih ograničenja itd.

- planiranju ruta značajnijih transportnih tokova, posebno za teretni saobraćaj i stimulaciju onih transportnih pravaca i lanaca koji imaju manje štetne posljedice za infrastrukturu,

- planirano rasterećenje saobraćajnica, posebno kod pojave velikih frekvencija saobraćaja u sezoni i u uslovima zimskog održavanja.

Kada je u pitanju rasterećenje puteva, neophodno je istaći da nije cilj onemogućavanje jednog učesnika u transportu i favorizovanje drugog (npr. onemogućavanje drumskog i favorizacija željeznice) već se radi o pronalaženju, isticanju, povezivanju i korišćenju najboljih performansi pojedinih načina transporta, u cilju povećanja ukupne transportne efikasnosti, razvojem kompleksne transportne ponude vrlo visokog kvaliteta (što nijedan od učesnika ne može samostalno da ponudi) uz najveće standarde sigurnosti i bezbjednosti i što je moguće manji negativan uticaj na životnu sredinu.

## Aktivnosti

3.4.1 Definisati i implementirati zakonski okvir, koji će uticati na demotivisanje prevoznika da »preopterećuju« vozila (naplata kazni na licu mjesta ili zabrana daljeg kretanja).

3.4.2 Definisati i opremiti stalna mjesta za kontrolu osovinskog opterećenja na graničnim prelazima i ispred značajnijih saobraćajnica i uspostaviti mobilne punktove.

3.4.3 Pooštriti kontrolu učesnika u saobraćaju u vezi sa obezbjedjenjem tereta u transportu, čije ispadanje oštećuje infrastrukturu i zagadjuje okolinu.

3.4.4. Planiranje sezonskih režima saobraćaja.

Evidentan je problem cikličnosti kada se radi o zahtjevima za saobraćajnim uslugama u Crnoj Gori. Naime, broj turista se godišnje u Crnoj Gori povećava po stopi od preko 20%. Ilustracije radi, u jednom kritičnom ljetnjem danu 23 puta je veća frekvencija drumskog saobraćaja, nego u nekom drugom danu u godini kada je frekvencija saobraćaja najmanja. Stoga, biće neophodno pristupiti planiranju sezonskih režima saobraćaja, kao i uvođenju mjera kojima će se destimulisati masovno korišćenje drumova putničkim vozilima tokom turističke sezone, odnosno kojima će se popularizovati vazdušni i željeznički saobraćaj, kao i veće korišćenje javnog prevoza .



## Strateški cilj 4: Ekonomski razvoj

*Transportni sistem u Crnoj Gori razvijace se tako da doprinosi ekonomskom razvoju.*

### Cilj 4.1: Funkcionalna i moderna saobraćajna privreda sposobna da se suoči sa konkurencijom u regionu

Karakteristike ovakve saobraćajne privrede bi bile:

- efikasna, tehnički modernizovana, savremeno upravljana privredna društva u oblasti saobraćaja,
- kvalitetna saobraćajna usluga, uslovljena je sa jedne strane zakonskim okvirom (osiguranje, tehnički standardi, poštovanje procedura, fer regulativa) i tržišnim uslovima (konkurencija), sa druge strane.
- dobro poznavanje tržišta, dobra veza privrednih društava sa finansijskim organizacijama, veza sa partnerima iz šireg okruženja,
- prisustvo na prostorima Jugoistočne Evrope i šire.

### Aktivnosti

- 4.1.1 (a) Podsticati unaprijedjenje (informaciono-tehnološki alati, baze podataka, istraživanja, konsultantske usluge) transportnih usluga.
- 4.1.1 (b) Povećati korišćenje logističkih usluga, u cilju promocije multimodalnog transporta i olakšanih integracija na EU tržištu.
- 4.1.2 Upoznati državni i privatni sektor u oblasti saobraćaja, sa pojmom formiranja transportno – logističkog klastera i sa aktivnostima podrške intermodalnosti.
- 4.1.3 Osnovati zajedničko tijelo sa Ministarstvom unutrašnjih poslova i javne uprave, u cilju kontrole transporta opasnog tereta.
- 4.1.4 Analizirati mogućnosti efikasnije provjere usaglašenosti sa novim regulativama (dozvole, ugovori, sigurnosni i bezbjednosni standardi).
- 4.1.5 (a) Suzbijati negativne pojave u saobraćaju, nelojalnu konkurenciju, sivu ekonomiju.
- 4.1.5 (b) Obezbjediti povoljniji pristup saobraćajnih privrednih društava bankama, leasing organizacijama i finansijskim institucijama.
- 4.1.5 (c) Tražiti značajnije učešće i neposredniju vezu između udruženja korisnika i davaoca usluga u saobraćaju (privredna komora, asocijacije prevoznika, udruženja korisnika usluga, transporter, uvoznika itd).
- 4.1.6 Nakon procesa restrukturiranja, putem obuke od strane specijalizovanih institucija, ojačati organizacione i administrativne kapacitete privrednih društava, naročito u oblasti logistike i primjene multimodalnosti.
- 4.1.7 Obezbjediti normama, procedurama i nadzorom kvalitet usluge (obavezno osiguranje, poštovanje redova vožnje, zahtijevani komfor).



## **Cilj 4.2: Maksimiziranje razvojnih potencijala regiona Crne Gore kroz poboljšanje saobraćajnih usluga**

Pojedina područja u Crnoj Gori ne maksimiziraju svoje razvojne, odnosno ekonomske potencijale, prvenstveno turističke i poljoprivredne zbog nerazvijene i nefunkcionalne saobraćajne infrastrukture. Pažljivo kvantifikovanim kriterijumima selekcije, neophodno je saobraćajnu infrastrukturu unaprijediti i stvoriti uslove bržeg razvoja nedovoljno razvijenih područja Crne Gore.

Jedna od najvažnijih aktivnosti u realizaciji strategije odnosi se na realizaciju strateških projekata u saobraćajnoj infrastrukturi. U cilju dosljedne primjene strateških principa i ostvarivanju ciljeva na efikasan način, neophodno je utvrditi prioritete realizacije. Ograničenost sredstava i skoro uvijek neograničene potrebe (koje idu do neopravdanih želja) zahtijevaju transparentnu i argumentovanu selekciju. Pojedini projekti koji se takmiče mogu biti takvi da isključuju jedan drugi, da su komplementarni, ili da su nezavisni i da se takmiče samo za redosljed u realizaciji.

Kriterijumi selekcije uvijek su predmet dogovora zainteresovanih strana, odnosno aktera koji od realizacije projekata izvlače korist (regije, zemlje, regioni, opštine). Iskustva EU u dizajniranju Trans Evropske Transportne Mreže i njenom redizajniranju, kao i iskustva u odredjivanju prioriteta na pojedinim Trans Evropskim Transportnim Koridorima u okvirima Sekretarijata, pa ni regionalne konferencije koje se bave selekcijom prioriteta, ne daju univerzalne kriterijume već su oni uvijek specifično definisani za svaki proces i često se od njih manje ili više odstupa. Nadalje, svaka zemlja ima u svojoj politici definisane svoje kriterijume, koje nadležni organi sa manjom ili većom dosljednošću poštuju. Medjutim, svi ti kriterijumi se mogu klasifikovati u nekoliko grupa.

### 1. Regionalni značaj projekta

Ovaj kriterijum je prisutan kod svih procesa odlučivanja i reflektuje ukupan značaj za najširi broj učesnika u procesu odlučivanja, odnosno iskazani interes što veće regije ili što većeg broja učesnika. Pojavljuje se u više modela i definiše se na razne načine kao što su:

- a) Koherentnost sa planiranim projektima u drugim zemljama ili drugim regijama, odnosno značaj koji projektu daju svi učesnici u procesu odlučivanja,
- b) Proporcija međunarodnog saobraćaja kojem projekat služi,
- c) Interoperabilnost, odnosno unaprijedjenje standardizacije i komplementarnosti pojedinih pravnih, privrednih, fiskalnih i drugih sistema, kao doprinos boljoj i bržoj integraciji prostora.

### 2. Ekonomski i razvojni kriterijum

Ovaj se kriterijum pojavljuje kao mjera direktnog uticaja projekta na ekonomiju i razvoj područja, odnosno njegov doprinos ukupnom društvenom razvoju područja. Pojavljuje se u obliku:

- a) Ekonomske izvodljivosti,
- b) Razvojnog uticaja,
- c) Pristup, odnosno približavanje tržišta jedno drugom, odnosno segmenata tržišta.

### 3. Finansijski kriterijum

Ovaj kriterijum osvjetljava projekat u finansijskom smislu od izvora finansiranja do samih investicionih kriterijuma. Pojavljuje se u najraznovrsnijim oblicima kao što su:

- a) Visina investicije,



- b) Finansijska održivost (period povraćaja uloženi sredstava, unutrašnja stopa rentabilnosti, neto sadašnja vrijednost),
- c) Cost-benefit analiza,
- d) Stepenn obzobjedjenosti sredstava,
- e) Mogućnost učešća privatnog kapitala u investiciji.

#### 4. Kriterijum uticaja na životnu sredinu i sociološki uticaj

Kriterijum zahtijeva eliminisanje svih negativnih uticaja na životnu sredinu, kao i poboljšanje socijalne integritisanosti i napretka. Pojavljuje se u raznim oblicima kao:

- a) Procjena uticaja na životnu sredinu,
- b) Promocija održive mobilnosti,
- c) Sociološki uticaj,
- d) Intermodalnost u korist jeftinijih oblika transporta i onih koji manje zagadjuju i uništavaju okolinu.

#### 5. Tehnički kriterijumi

Tehnički kriterijumi se bave standardom projekta u tehničkom smislu, kao i primijenjenom tehnologijom i kvalitetom saobraćajne usluge koji se projektom nudi. Pojavljuje se u obliku:

- a) Tehničke izvodljivosti,
- b) Nivoa utvrđenih tehničkih standarda.

#### 6. Specifični kriterijumi

U pojedinim slučajevima postavljaju se kriterijumi koji zbog određenih okolnosti imaju poseban značaj, kakav je npr. slučaj kod infrastrukturnih projekata koji su vezani za pojedine projekte koje je neophodno hitno realizovati, preduslovi velikih investicija, ili npr. pitanja sigurnosti i bezbjednosti i sl. Pojavljuju se u najrazličitijim oblicima kao npr.:

- a) Obavezne investicije koje se tiču unaprijedjenja standarda sigurnosti i bezbjednosti,
- b) Investicije sa ciljem uštede na troškovima održavanja,
- c) Eliminisanje kritičnih tačaka sa ciljem smanjenja broja saobraćajnih nesreća,
- d) Smanjenje vremena putovanja ili troškova transporta, itd.

U procesima odlučivanja svaki od kriterijuma dobija kvantifikaciju i učestvuje u konačnoj ocjeni projekta, koja zatim služi za utvrđivanje prioriteta.

U cilju pripreme projekata za selekciju, tim za izradu strategije identifikovao je strateške projekte, odnosno projekte koji imaju najširi društveno-ekonomski uticaj. Ti projekti do sada su kao strateški bili prepoznati u uradjenim studijama, analizama i programima. Na taj način, poštujući navedene kriterijume selekcije, u skladu sa prioritarnim projektima, identifikovane su aktivnosti koje je neophodno preduzeti u cilju realizacije istih.

### **Aktivnosti**

4.2.1 Nastaviti aktivnosti na izgradnji dionice autoputa Beograd-Bar: Boljare-Andrijevića-Mateševo - Bratonožići - zapadna obilaznica Podgorice - Tanki rt - Bar, kao i dionice Jadransko-jonskog autoputa: granica sa BiH (područje Trebinja)-Čevo-Podgorica (sjeverna obilaznica)-Božaj (granica sa Albanijom),

4.2.2 Rekonstruisati željezničku prugu Bar-granica sa Srbijom (Vrbnica)-Beograd,



- 4.2.3 Završiti remont i elektrifikaciju željezničke pruge Podgorica-Nikšić predviđenom dinamikom,
- 4.2.4 Rehabilitovati i modernizovati prugu Podgorica-Skadar,
- 4.2.5 Izgraditi terminale za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje,
- 4.2.6 Nastaviti aktivnosti usmjerene na izgradnju i rekonstrukciju infrastrukturnih objekata u Luci Bar,
- 4.2.7 Finalizirati radove na marinskoj infrastrukturi u Marini Bar ,
- 4.2.8 Revitalizovati Luku Virpazar u cilju valorizacije ekonomskih potencijala Skadarskog jezera,
- 4.2.9 Revitalizovati pomorsku privredu,
- 4.2.10 Rekonstruisati put primorje-Podgorica-granica sa Srbijom,
- 4.2.11 Rekonstruisati i rehabilitovati put Nikšić-granica sa Bosnom i Hercegovinom (Šćepan Polje), koji je Regionalnom balkanskom infrastrukturnom studijom-REBIS, prepoznat kao dio osnovne balkanske mreže,
- 4.2.12 Izgraditi magistralni put Cetinje-Nikšić,
- 4.2.13 Započeti izgradnju brze ceste duž primorja i to po dionicama kojima se rješavaju problemi saobraćaja na primorju,
- 4.2.14 Rekonstruisati put Podgorica-Nikšić-granica sa BiH-Trebinje,
- 4.2.15 Poboljšati saobraćajnu povezanost Šavnika i Žabljaka sa glavnim saobraćajnicama,
- 4.2.16 Izgraditi dionicu magistralnog puta Pljevlja-Slijepač most,
- 4.2.17 Izgraditi novi magistralni put Foča (granica BiH)-Pljevlja-Bijelo Polje-Berane-Rožaje-Bač (granica Srbije), koji će koristiti djelove postojećih magistralnih pravaca,
- 4.2.18 Izgraditi novi magistralni put Priboj (granica Srbije)-Pljevlja-Žabljak-Nikšić-Boka Kotorska, koji će koristiti djelove postojećih magistralnih pravaca,
- 4.2.19 Izgraditi novi regionalni put Berane-Kolašin,
- 4.2.20 Izgraditi novi regionalni put Berane-Mojkovac,
- 4.2.21 Izgraditi novi regionalni put Danilovgrad-Gostilje-Semolj-Njegovudja,
- 4.2.22 Izgraditi novi regionalni put Maočići-Velimlje-Petrovići,
- 4.2.23 Rehabilitovati put Mojkovac-Žabljak, preko Đurđevića Tare i dograditi put Boan-Bukovica,
- 4.2.24 Uraditi projekte saobraćajne infrastrukture za nacionalne parkove, kao i za nedovoljno razvijena područja Crne Gore,
- 4.2.25 Opremiti i modernizovati aerodrome Podgorica i Tivat,
- 4.2.26 Revitalizovati i aktivirati aerodrom Berane.

Kada je u pitanju aspekt uklapanja projekta izgradnje autoputa od Bara do Boljara u Core Network, pod okriljem MoU za razvoj Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, ovaj autoput će biti alternativa za postojeću rutu IV kroz Crnu Goru. Naime, razmatrajući kriterijume za modifikaciju Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi sa članovima Steering Committee, kako se budu izgradjivale dionice na ovom autoputu, one će biti podvedene pod kategoriju 2 (Tipovi modifikacije Core Network), osim dionice koja se nalazi na graničnom prelazu između Crne Gore i Srbije. Izgradnja Jadansko-Jonskog koridora mora se raditi koordinirano sa zemljama na tom pravcu, prvenstveno Hrvatskom, BiH i Albanijom. Pozitivni signali stižu iz Hrvatske da su nastavak autoputa od Dubrovnika ka jugu, spremni da grade kroz zajednički nastup sa Crnom Gorom prema potencijalnim koncesionarima. Osnovni razlozi za investiciju su integracija Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu i povezivanje sa koridorima Vc i VIII, valorizacija ekonomskih potencijala područja kroz koji prolazi autoput, uravnotežavanje transportnih opterećenja na postojećoj saobraćajnoj mreži Crne Gore.





Pruga Bar-Beograd u međunarodnom smislu predstavlja najznačajniji infrastrukturni objekat u Crnoj Gori. Njena saobraćajna pozicija u TEN-T umnogome zavisi od stanja ove pruge i njenog korišćenja u međunarodnom saobraćaju. Poboljšanje stanja i njene prohodnosti prirodno bi doprinijelo njenoj većoj međunarodnoj atraktivnosti i približilo je značaju koji imaju TEN-T koridori. U okviru projekta rekonstrukcije željezničke pruge Bar-granica sa Srbijom (Vrbnica)-Beograd, planira se remont gornjeg stroja, sanacija tunela, mostova, kosina, klizišta, kao i ugradnja savremene signalno-sigurnosne opreme. Osnovni razlozi za investiciju su povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge, smanjenje vremena putovanja, odnosno povećanje prosječne brzine vozova, povećanje kvaliteta usluge u željezničkom saobraćaju.

Rehabilitacija i modernizacija pruge Podgorica-Skadar, ima za cilj povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge, smanjenje vremena putovanja, odnosno povećanje prosječne brzine vozova, povećanje kvaliteta usluge u željezničkom saobraćaju, ali i valorizaciju kapaciteta Luke Bar, odnosno razvoj turizma. Realizacijom projekta, predmetna pruga biće opremljena signalno-sigurnosnim uređajima, kolosječne rešetke će biti zamijenjene u dužini od 5 km, a takodje će se izvesti i određeni radovi na sanaciji telekomunikacione mreže.

Osnovni razlozi za izgradnju terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje jesu omogućavanje kombinovanog kamionsko/željezničkog transporta na najvažnijim pravcima u Crnoj Gori; otvaranje novih mogućnosti za Ro-Ro prevoz, odnosno povezivanje brodskih ferry linija sa prostorom Kosova željezničkim prevozom, kao i rasterećenje drumskog u odnosu na željeznički saobraćaj. Projekat predviđa izgradnju multimodalnih rampi i ranžirnih stanica kao posebnih terminala za ukrcaj/iskrcaj sredstava drumskog saobraćaja na/sa vagona.

Luka Bar je prepoznata kao luka na koridoru Vodenih autoputeva u Jadranskom moru i shodno tome mogu se očekivati kreditna sredstva. Međutim, evidentno je i interesovanje strateških partnera, pa se kao realna nameće i mogućnost učešća privatnog kapitala u ovom projektu, odnosno finansiranje kroz BOT aranžman. Projekat izgradnje i rekonstrukcije infrastrukturnih objekata u Luci Bar podrazumijeva završetak izgradnje operativne obale na Terminalu Volujica, izgradnju vezne obale Gat I-Terminal Volujica, završetak izgradnje Gata I, izgradnju vezne obale Gat I-Gat II, izgradnju obale od Gata V do kraja Sekundarnog lukobrana i sanaciju postojeće operativne obale čije je stanje narušeno. Osnovni razlozi za investiciju su povećanje kapaciteta Luke Bar i bolja valorizacija kapaciteta Luke.

Marina Bar treba da predstavlja jezgro razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori. U njoj je izgrađeno oko 65% kapaciteta koji su predviđeni projektom. Finaliziranje radova na marinskoj infrastrukturi u Marini Bar podrazumijeva završetak izgradnje gatova i lukobrana, produbljanje marine, završetak infrastrukture pratećih djelatnosti i sl. Osnovni razlozi za investiciju su valorizacija već izgrađenih kapaciteta u nautičkom turizmu, ostvarivanje visokog kvaliteta ponude u nautičkom turizmu i atrakcija nautičkih turista sa ciljem formiranja značajnije ponude.

Skadarsko jezero predstavlja značajan ekonomski potencijal, a valorizacija kroz nautički turizam predstavlja njegovu najbržu i najefikasniju valorizaciju. Kao jedna od optimalnih mogućnosti za valorizaciju Skadarskog jezera pojavljuje se i centralizacija svih aktivnosti kroz subjekat nacionalnog parka. Revitalizacija Luke Virpazar obuhvatiće rekonstrukciju pristanišnih



kapaciteta i otvaranje graničnog prelaza za međunarodni jezerski putnički saobraćaj u Virpazaru.

Revitalizacija pomorske privrede planira se formiranjem brodarskih kompanija, otvaranjem brodskih linija u cilju povezivanja Luke Bar sa ostalim lukama u Mediteranu, kupovinom brodova ili obezbjedjenjem kredita za kupovinu brodova brodarskim kompanijama. Osnovni razlozi za investiciju su zapošljavanje pomorskog kadra i poboljšanje spoljno trgovinskog bilansa. Akcenat će biti stavljen na brodove za prevoz kontejnera.

Putni pravac primorje-Podgorica-granica sa Srbijom, prepoznat je kao prioritet na osnovnoj REBIS mreži i s obzirom da se radi o rekonstrukciji i modernizaciji ohrabruvan je od finansijskih organizacija. EIB i EBRD su spremne da ga finansiraju po dinamici koju Crna Gora predloži. Osnovni razlozi za realizaciju projekta su sigurnost, bezbjednost i ekonomičnost korišćenja postojeće putne mreže, kao i očuvanje vrijednosti putne mreže. U okviru ovog projekta, poseban akcenat će biti stavljen na rekonstrukciju kritičnih tačaka, posebno kosina koje stalno prouzrokuju odrone. Takodje, planirana je i izgradnja trećih traka za sporu vožnju, kao i sanacija tunela i mostova.

Rekonstrukcija i rehabilitacija puta Nikšić-granica sa BiH (Šćepan Polje), obuhvatiće izgradnju obilaznice Nikšić, sanaciju mostova, tunela i kosina, izgradnju trećih traka. Osnovni razlozi za investiciju su povećanje sigurnosti i bezbjednosti na postojećem putnom pravcu, obezbjedjenje kvalitetne veze sa centralnom Bosnom i spajanje na Koridor Vc.

Izgradnjom novog magistralnog puta Cetinje-Nikšić, dužine 52 km, izvršilo bi se povezivanje južnog i centralnog dijela Crne Gore sa Nikšićem, a takodje bi se valorizovali ekonomski potencijali područja duž trase. Projekat je započet 1995. godine u okviru aktivnosti Direkcije za javne radove, ali je njegova realizacija zaustavljena zbog nedostatka finansijskih sredstava.

Rekonstrukcija puta Podgorica-Nikšić-granica sa BiH-Trebinje ima za cilj stvaranje optimalnog putnog pravca za kretanje roba i putnika za pravac sjever-jug i povezivanje na budući Jadransko-jonski autoput, kao i rasterećenje Jadranske magistrale od robnog transporta. Nema sumnje da ukoliko dodje do izgradnje Jadransko-jonskog autoputa njegova trasa ide pravcem koji se u velikoj mjeri poklapa sa pravcem Trebinje – Podgorica – Tirana. U nepoznavanju trase i dinamike izgradnje ovog autoputa, a posebno zbog spremnosti Hrvatske da nastavi sa izgradnjom autoputeva ka Dubrovniku, nesumnjivo je da je rekonstrukcija ovog putnog pravca šansa Crne Gore za priključenje na koridore centralnog i sjevernog Balkana, dok ne dodje do izgradnje Jadransko-jonskog autoputa.

Poboljšanje saobraćajne povezanosti Šavnika i Žabljaka sa glavnim saobraćajnicama podrazumijeva rekonstrukciju, dogradnju i modernizaciju postojećih puteva. Osnovni razlozi za investiciju su stvaranje uslova za razvoj Durmitorskog regiona, povećanje kvaliteta saobraćajne usluge, razvoj zimskog turizma i postizanje većeg stepena sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja na ovom putnom pravcu.

Revitalizacija aerodroma Berane podrazumijeva ustupanje aerodroma Opštini Berane na korišćenje i raspolaganje, kako bi putem javno-privatnog partnerstva, izborom najreferentnijeg potencijalnog investitora, aerodrom osposobila za javni vazdušni saobraćaj. Opština Berane će stvoriti uslove za zaštitu tog prostora za realizaciju projekta aerodroma, kao i pripremu prostorno-planske dokumentacije. Ministarstvo



saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija i JP „Aerodromi Crne Gore“ pružiće logističku i stručnu pomoć Opštini Berane prilikom osposobljavanja i stavljanja u funkciju ovog aerodroma. Cilj investicije je povezivanje sjeverne regije Crne Gore i centralnog Balkana vazдушnim saobraćajem sa okruženjem, kao i valorizacija turističkih potencijala sjevera Crne Gore.

Pored navedenih, ostaje još veliki broj projekata koji su značajni za pojedine regije ili opštine, ali za koje se ne procjenjuje da imaju opšti strateški značaj. Neki od njih će se svakako realizovati i prije nego neki projekti navedeni u strategiji, ali će to biti uradjeno kroz inicijative lokalnih zajednica i sredstvima za koje se država neće zaduživati ili pojavljivati kao garant.

### **Strateški cilj 5: Životna sredina**

*Transportni sistem u Crnoj Gori biće razvijan tako da minimizira negativne uticaje saobraćaja na životnu sredinu.*

#### **Cilj 5.1: Sačuvan prostor Crne Gore, zaštićena životna sredina od negativnih uticaja saobraćaja**

Kroz uvođenje najviših standarda u planiranju i projektovanju saobraćajne infrastrukture, kao i u njenom korišćenju, obezbijedjeni su mehanizmi zaštite prostora i životne sredine. Ova pitanja posebno su istaknuta kod zaštite područja sa velikom osjetljivošću na zagađenja i ona koja imaju poseban značaj za razvoj Crne Gore. Takva područja su crnogorsko primorje, nacionalni parkovi, kanjoni, planinski centri itd. Očekuje se da će primorski turizam, u narednom periodu, biti glavni faktor ekonomskog rasta.

Nedostatak urbanističkog planiranja i usluga, već dovodi u pitanje ovaj potencijal, dok drugu prepreku predstavlja povećanje intenziteta saobraćaja i »zagušenost« za vrijeme ljetnje turističke sezone. Mora se uzeti u obzir veći broj mogućnosti za prevazilaženje ovog problema, npr.: aktivnosti vezane za izgradnju trećih traka, izgradnja obilaznica, određivanje alternativnih pravaca sa novim režimima saobraćaja itd.

Kao posebni ciljevi nameću se:

- planiranje trase novih saobraćajnica van najosjetljivijih područja,
- izgradnja obilaznice za tranzitna kretanja oko osjetljivih područja,
- izgradnja trećih traka za rasterećenje uskih grla u turističkoj sezoni,
- utvrđivanje posebnog režima za teretni saobraćaj u određenim periodima,
- primjena alternativnih varijanti saobraćaja u određenim periodima itd.

Zaštita životne sredine je oblast u kojoj će Vlada Crne Gore biti proaktivna, u cilju očuvanja prirodnih ljepota i životne sredine. Glavno pitanje na koje se treba fokusirati je striktna primjena pravne regulative u oblasti očuvanja životne sredine, tokom izvođenja infrastrukturnih radova, kao i smanjenje njihovog negativnog direktnog i indirektnog uticaja na životnu sredinu.

Druga strana državnih mjera, biće kontrola zagađenja i mogućnosti intervencije u slučajevima većih incidenata zagađivača na zemlji i moru.



Nameće se zaključak da, kada je u pitanju transportna djelatnost, ekološkog savršenstva nema, kao što nema a priori »boljih« i »gorih« načina transporta. Željeznica je ekološki prihvatljivija od npr. drumskog saobraćaja, samo u uslovima istovjetne ili veće efikasnosti! Dakle, ono što je potrebno preduzeti, jeste uspostavljanje nadzora nad rastom drumskog saobraćaja, kao i pružanje mogućnosti željeznici i drugim ekološki prihvatljivim načinima prevoza, da postanu konkurentniji izbor prevoza. Ekološka naknada za drumski prevoz, koja bi se usmjerila željeznici, predstavlja dobar primjer postizanja cjelovitog posmatranja uticaja saobraćaja na životnu sredinu.

## Aktivnosti

5.1.1 Rehabilitovati i poboljšati putnu vezu između Hrvatske i Crne Gore preko Vilusa i Nikšića, u cilju zaštite primorja od tranzitnog saobraćaja,

5.1.2 Adekvatnim mjerama regulisati zabranu teretnog saobraćaja na putevima u dijelu primorja tokom turističke sezone, precizno ograničiti »isporuke u lokalnu« (00 – 06h).

5.1.3 Obezbijediti kvalitetniji pristup Bokokotorskom zalivu poboljšanjem putne veze Vilusi- Risan.

5.1.4 Podržati povećanje kapaciteta trajekata u Bokokotorskom zalivu, kao održivoj alternativi putnoj vezi.

5.1.5 Analizirati mogućnosti uvođenja sezonske brodske linije na potezu Bar - Bokokotorski zaliv, koja bi pružala slične usluge autobusnog prevoza.

5.1.6 U svim fazama i aktivnostima vezanim za saobraćaj primjenjivati najviše standarde zaštite životne sredine (tehnički standard vozni sredstava, projektovanje trasa, opreme i uređaja, disciplina u transportu, mjere intervencija kod sprječavanja i ublažavanja posljedica saobraćajnih nezgoda).

5.1.7 Promovisati efektivniju upotrebu željeznice, unutrašnjih plovnih puteva i pomorskog saobraćaja.

5.1.8 Promovisati i podići nivo kvaliteta usluga u javnom drumskom prevozu, kao i željeznicom, a popularizovati nemotorizovane načine kretanja kao što je npr. biciklizam, pogotovo u gradovima koji su prenaseljeni.

5.1.9 Preduzeti mjere kojima će se zadovoljiti zahtjevi saobraćaja, a redukovati zagađenja.

5.1.10 Raditi na postizanju efikasnijeg logističkog pristupa.

Kada je riječ o aktivnostima Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija u cilju zaštite životne sredine, možemo izdvojiti neke osnovne, koje su već prepoznate od strane ovog Ministarstva kao izuzetno važne, odnosno, čija realizacija će imati za cilj isključivo zaštitu životne sredine, odnosno minimiziranje negativnih uticaja saobraćaja na životnu sredinu.

Tako je u oblasti drumskog saobraćaja, u cilju što većeg stepena zaštite životne sredine, planirano donošenje nove Odluke o uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila, kojom će se uslovi zaštite životne sredine i zdravlja ljudi smatrati ispunjenim, ako je vozilo opremljeno motorom minimalnog standarda EURO 4 (za sada se primjenjuje Odluka o uslovima koje moraju da ispunjavaju korišćena motorna vozila koja se uvoze-EURO 3). Donošenje navedenog podzakonskog akta planirano je najkasnije 2010. godine.

Sa aspekta zagađenja mora sa plovnih objekata, planira se preduzimanje sljedećih aktivnosti:



- Obezbjedjivanje, odnosno dopunjavanje postojećih sistema prihvata otpadnih materija sa brodova u crnogorskim lukama, pri čemu se misli na sve vrste otpada sa brodova, uključujući smeće, zauljane otpade, fekalije, hemikalije, balastne vode itd.
- Omogućavanje nabavke adekvatne opreme za brzo uzorkovanje sa mjesta zagađenja (oprema za uzorkovanje zauljanih i hemijskih zagađenja, zagađenja vazduha, balastne vode i sl.).
- Uspostavljanje sistema obavještanja-notifikacije narednoj luci svraćanja nekog broda, koji je došao u naše luke, o stanju kaljužnih voda, zauljanih otpadnih materija i smeća na odnosnom brodu.
- Uspostavljanje obaveze brodovima koji dolaze u naše luke da isprazne u prihvatne uređaje na kopnu (u lukama) maksimalne količine otpada, prije isplovljenja iz naših luka.
- Uspostavljanje sistema i procedura (proširivanje postojećih) za osmatranje i nadziranje, uključujući osmatranje iz vazduha, naših obalnih i teritorijalnih voda, sa ciljem pravovremenog otkrivanja eventualnih izlivanja zagađivačkih materija. U tu svrhu, neophodno je započeti, odnosno dovršiti, subregionalne dogovore, kako bi se na najbolji način mogli uključiti u sisteme i procedure za osmatranje i nadziranje morskih područja.
- Pokušati odrediti odgovarajuća mjesta zaklona-pribježišta/skloništa za brodove u nevolji, radi smanjenja rizika od širenja eventualnog zagađenja.
- Osnažiti i uspostaviti adekvatan sistem tegljenja za slučaj vanrednih i incidentnih situacija, odnosno kapacitete za tegljenje u našem obalnom/teritorijalnom moru.
- Osavremeniti i osnažiti postojeće kapacitete u našim lukama, u smislu jednog sveobuhvatnijeg i boljeg sigurnosnog upravljanja za slučaj eventualnih zagađenja, koje bi moglo da se desi tokom komercijalnih operacija brodova u našim lukama. Pri tome se prvenstveno misli na izradu i primjenu adekvatnog Sigurnosnog plana za upravljanje u lukama za slučaj incidentnih zagađenja.
- Obezbijediti propisanu i adekvatnu opremu za reagovanje na incidentne situacije zagađenja. Navedena oprema bi mogla da se rasporedi u lukama ili kod neke osposobljene firme koja bi se bavila ovom problematikom.
- Sprovesti stalan nadzor (radarski, fotografski) na moru i adekvatno čišćenje i sanaciju morskog akvatorija
- Kontrolisati rukovanje otpadom (hemijskog, biološkog i fizičkog porijekla), nastalog u raznim proizvodnim i uslužnim djelatnostima uz obalu, odnosno pojačati kaznenu politiku u ovoj oblasti.

## Strateški cilj 6: Integracija u Evropsku Uniju

*Transportni sistem u Crnoj Gori biće razvijan rako da olakšava integracije u Evropsku Uniju.*

### Cilj 6.1: Stimulativan zakonski i institucionalni okvir za funkcionisanje i razvoj saobraćaja

Osnovne karakteristike ovog okvira su:

- fer konkurencija izmedju svih vidova transporta, koja je postignuta na bazi sveobuhvatne analize uticaja svakog od njih na ekonomski razvoj, GDP, spoljno-trgovinski bilans, budžet, zaštitu čovjekove okoline itd. Ovako zamišljena fer



konkurencija podrazumijeva i niz stimulativnih i destimulativnih mjera za neke vidove saobraćaja, koje bi bile inkorporirane u ovaj okvir.

- fer konkurencija izmedju svih operatera i definisanje regulatorne funkcije države na način da se obezbijede uslovi za tržišno nadmetanje,
- precizno definisane uloge i odgovornosti države, vlasnika infrastrukture, regulatora, upravljača infrastrukturom, održavaoca infrastrukture, korisnika infrastrukture, davaoca usluga i korisnika saobraćajnih usluga,
- zakonski i institucionalni okvir harmonizovan sa okruženjem, posebno sa pravnim okvirom Evropske Unije.
- postojanje čvrste institucionalne odgovornosti za kontrolu implementacije ovakvog zakonskog i institucionalnog okvira.

Izgradjen zakonski okvir i odgovarajući administrativni kapaciteti za njegovu efikasnu implementaciju, koji će omogućiti nediskriminaciju izmedju transportnih operatera, vidova transporta i transportnih terminala kako lokalno tako i regionalno, predstavljaju najvažniji prioritet Strategije razvoja saobraćaja.

## Aktivnosti

6.1.1 Zaključiti i implementirati sve multilateralne i bilateralne sporazume sa EU i zemljama u okruženju u oblasti saobraćaja, koji će omogućiti bržu integraciju u šire tržište.

6.1.2 (a) Izraditi i usvojiti preostale zakonske i podzakonske akte, vezane za liberalizaciju u svim vidovima transporta.

6.1.2 (b) Provjeriti njihovu uskladjenost sa EU direktivama, putem nezavisne međunarodne ekspertize.

6.1.3 (c) Omogućiti učešće zainteresovanih strana u procesu donošenja odluka.

6.1.4 (a) Definirati i implementirati zakonske mjere koje se odnose na regulisanje konkurencije izmedju različitih vidova transporta.

6.1.4 (b) Obezbijediti finansijske i ekonomske olakšice za kombinovani transport, uglavnom kroz podršku željezničkom i linijskom pomorskom saobraćaju. Istovremeno razmotriti i izuzimanje od obaveznih tarifnih regulativa početne i završne drumске etape koje čine dio operacija u kombinovanom transportu.

6.1.5 (a) Analizirati postojeća ograničenja u sistemu kontrole vozila.

6.1.5 (b) Primijeniti usvojene reforme koje se odnose na modernizaciju i samoodrživost.

6.1.6 (a) Identifikovati odgovarajući model organizacionog uredjenja i ljudske resurse koji će imati kapacitete za primjenu zakonskih propisa i njihovu kontrolu, sa jasnim prioritetom na kontroli drumskog teretnog saobraćaja, kao bitnog faktora za unaprjedjenje intermodalnosti.

6.1.6 (b) Fokusirati se na jačanje administrativnih kapaciteta.

## Cilj 6.2: Saobraćajna mreža Crne Gore integrisana u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu

Saobraćajna integracija Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu, ostvariće se preko dva autoputa, Jadransko-jonskog i autoputa Bar-Boljare, Luke Bar, rekonstruisanog i modernizovanog željezničkog pravca Bar-Beograd, aerodroma u Podgorici i Tivtu, kao i preko rekonstruisanog i modernizovanog putnog pravca Tirana-Podgorica-Sarajevo.



Glavni izazov za crnogorsku saobraćajnu infrastrukturu, jeste poboljšani pristup ka i iz susjednih zemalja, a samim tim i svjetskom tržištu i ekonomiji. Činjenica je da se postojeće veze moraju unaprijediti, kako bi se olakšalo povezivanje sa TEN-T koridorima.

Osnovna regionalna transportna mreža, identifikovana REBIS studijom, čiju je izradu finansirala EU, daje dobar okvir za promovisanje interesa zemalja potpisnica MoU (Memorandum o razumijevanju). Crna Gora svoj interes vidi kroz mogućnost kvalitetnijeg povezivanja sa zemljama u regionu, pa i šire.

Kako proizilazi iz Prostornog plana Crne Gore do 2020. godine, koridori budućih autoputeva su:

- dionica autoputa Beograd-južni Jadran kroz Crnu Goru: Boljare-Andrijevića-Mateševog-Bratonožići-zapadna obilaznica Podgorice-Tanki rt-Bar;
- dionica autoputa od veze sa autoputem Beograd-Bar do granice sa Srbijom (Kosovo i Metohija): Andrijevića-Murino-Čakor-Bjeluha;
- dionica Jadransko-jonskog autoputa: granica sa Bosnom i Hercegovinom (područje Trebinja)-Čevo-Podgorica (sjeverna obilaznica-potrebno je detaljnije istraživanje trase)-Božaj (granica sa Albanijom)

Izgradnjom autoputeva značajno će se popraviti međunarodni saobraćajni položaj Crne Gore i povećati dostupnost turističke ponude.

Medjutim, nije zanemarljiv broj limitirajućih faktora koji otežavaju ili ograničavaju funkcionalno povezivanje Crne Gore sa neposrednim okruženjem. Neki od najznačajnijih takvih faktora su: nepovoljna topografija terena, planinski prevoji sa otežanim prelazima, mala akumulacija finansijskih sredstava za veća ulaganja i sl.

## Aktivnosti

6.2.1. Nastaviti i intenzivirati aktivnosti na izgradnji autoputa Bar-Beograd i Jadransko-jonskog autoputa.

6.2.2. (a) Intenzivirati održavanje i rehabilitaciju željezničke pruge između Bara i granice sa Srbijom, kroz Evropske regionalne pristupne i druge fondove.

6.2.2 (b) U srednjoročnom i dugoročnom periodu, raditi na rehabilitaciji željezničke pruge ka Albaniji.

6.2.3 (a) Srednjoročnim planom dati prioritet povećanju bezbjednosti na putnom pravcu Bar – Podgorica - Bijelo Polje - granica sa Srbijom, koji se vezuje na koridor X.

6.2.3 (b) Fazno, raditi na poboljšanju puta Nikšić-Sarajevo koji se povezuje na koridor Vc.

6.2.3 (c) Uskladiti vremenske planove izvođenja radova na ovom putnom pravcu sa odgovarajućim razvojem u zemljama iz okruženja.

6.2.4 Pružiti snažan podstrek razvoju kratke obalne plovidbe (Ro Ro i kontejneri), baziran na razvoju Luke Bar i uključivanju programa podrške EU.

6.2.5 Slijediti SEETO prijedloge i smjernice za unaprijedjenje saobraćajne infrastrukture i razvoj Osnovne regionalne transportne mreže.



### 3. Monitoring i evaluacija strateških aktivnosti

Glavni indikatori realizacije Strategije:

- dinamički plan realizacije,
- podrška saobraćaja razvoju ostalih privrednih djelatnosti,
- obim saobraćajnih usluga,
- učešće saobraćaja u GDP,
- učešće saobraćaja u spoljno-trgovinskom bilansu,
- smanjenje troškova prevoza,
- smanjenje vremena putovanja na najvažnijim relacijama,
- stepen učešća privatnog kapitala u saobraćaju i infrastrukturi posebno,
- veličina stranih direktnih investicija u saobraćaju itd.

Monitoring procesa implementacije Strategije, promjene pretpostavki, održivost i analizu ostvarenja planiranih ciljeva, obavljaće Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, preko nezavisnih konsultanata. Konsultant će biti podržan od strane državnih institucija, odnosno regulatora, koji će obezbjedjivati "svježe" informacije o performansima i indikatorima uticaja.

Za analizu implementacije Strategije, svake godine, putem ugovora, angažovaće se u početku međunarodni konsultanti, a u kasnijim fazama i domaći. Osnov za uporedjenje predstavljace vrijednosti indikatora u fazi usvajanja Strategije.

**MINISTAR**

**dr Andrija Lompar, s.r.**