



Crna Gora  
Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

# STRATEGIJA RAZVOJA POMORSKE PRIVREDE ZA PERIOD OD 2020. DO 2030. GODINE

## Sadržaj

Predmet strategije i uvodne napomene .....	11
METODOLOGIJA.....	12
DIO A: VIZIJA I PRINCIPI STRATEGIJE RAZVOJA POMORSKE PRIVREDE .....	15
A.1: Vizija Strategije razvoja pomorske privrede.....	15
A.2: Principi Strategije razvoja pomorske privrede .....	16
Dio B: ANALIZA STANJA.....	17
B.1: Pregled pomorske politike Evropske unije .....	17
B.1.1 Osnovne odlike i trendovi evropskog pomorskog sektora .....	17
B.1.2 Bijela knjiga EU iz 2011. godine - Putokaz ka jedinstvenom evropskom transportnom prostoru .....	19
B.1.3. Pomorska politika Evropske unije - prioriteti i inicijative .....	19
B.1.3.1 Integrisana pomorska politika Evropske Unije .....	24
B.1.3.2 Plavi autoputevi .....	25
B.1.4 Razvoj osnovne regionalne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi (SEETO) .....	26
B.2: Pregled crnogorskih strategija, planskih i prostornih dokumenata .....	28
B.2.1 Program ekonomskih reformi za Crnu Goru za 2019-2021. godinu .....	28
B.2.2 Strategija razvoja saobraćaja za period 2019– 2035. godine .....	28
B.2.3 Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine .....	29
B.2.4 Strategija razvoja turizma do 2020. godine .....	29
B.2.5 Strategija ribarstva Crne Gore za period 2015-2020. godine .....	29
B.2.6 Strategija regionalnog razvoja za period 2014-2020. godina .....	30
B.2.7 Nacionalna strategija upravljanja kvalitetom vazduha 2013-2020.....	30
B.2.8 Nacionalna strategija integralnog upravljanja obalnim područjem 2015 – 2030.....	31
B.2.9 Druga nacionalna strategija biodiverziteta sa Akcionim planom 2016-2020. ....	31
B.2.10 Plan upravljanja komunalnim otpadnim vodama 2016-2020. ....	31
B.2.11 Nacionalna strategija u oblasti klimatskih promjena 2015-2030.....	32
B.2.12 Prostorni plan posebne namjene za obalno područje Crne Gore .....	32
B.2.13 Strategija razvoja energetike do 2030. godine .....	36
B.2.14 Strategija pametne specijalizacije.....	36
B.2.15 Strateški planovi razvoja jedinica lokalnih самоуправа.....	36
B.3: Analiza pravnog i institucionalnog okvira .....	38
B.3.1 Institucionalni razvoj pomorskog tržišta - usklađenost kao faktor troškova .....	38
B.3.2 Odluke u vezi sa politikom GHG: Smanjenje emisije gasova staklene bašte sa brodova .....	38
B.3.3 Odluke o zahtjevima energetske efikasnosti .....	39
B.3.4 Obavezan sistem prikupljanja podataka o potrošnji goriva na brodovima .....	39
B.3.5 Primjena granice sumpora do 2020. godine - Odobrena zabrana za neusaglašena goriva .....	40
B.3.6 Primjena BWM konvencije .....	40
B.3.7 Operativni / finansijski uticaj regulatornog okvira.....	41
B.3.8 Pravni aspekt razvoja crnogorske pomorske privrede.....	41
B.3.8.1 Zakon o lukama .....	42
B.3.8.2 Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe .....	43
B.3.8.3 Zakon o moru.....	44
B.3.8.4 Zakon o jahtama .....	44
B.3.8.5 Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata .....	45
B.3.8.6 Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine .....	45
B.3.8.7 Zakon o bezbjednosnoj zaštiti brodova i luka .....	46
B.3.8.8 Zakon o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u upisnike i stvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika .....	46
B.3.8.9 Zakon o morskome dobru.....	47
B.3.8.10 Zakon o zaštiti vazduha .....	48
B.3.9 IMO konvencije i protokoli.....	48

B.3.10 Rezime: Specifičnosti crnogorskog pomorskog zakonodavnog okvira u odnosu na zakone EU, IMO i druge konvencije .....	49
B.4. Ekonomski kontekst – pregled crnogorske ekonomije.....	53
B.5. "PLAVA EKONOMIJA" – pregled postojećeg pomorskog sektora i ekonomskog okruženja .....	55
B.5.1 Crnogorski pomorski klaster .....	55
B.5.1.1 Državni organi (struktura crnogorske pomorske administracije).....	56
B.5.1.2 Crnogorski upisnik plovnih objekata (brodovi, čamci, jahte i drugi plovni objekti) .....	58
B.5.1.3 Vlasnici brodova i brodari .....	60
B.5.1.4 Pomorska osiguravajuća društva i pomorsko osiguranje .....	61
B.5.1.5 Finansijske institucije u pomorstvu .....	64
B.5.1.6 Projektovanje brodova i brodogradilišta.....	65
B.5.1.7 Informacione tehnologije u pomorstvu.....	68
B.5.1.8 Pomorsko obrazovanje i obuka pomoraca .....	69
B.5.1.9 Institucije za istraživanje, inovacije i razvoj u sektoru pomorstva .....	71
B.5.1.10 Društva za klasifikaciju brodova .....	72
B.5.1.11 Pomorski agenti i pomorski agenti posrednici .....	73
B.5.1.12 Snabdjevači brodova - shipchangers.....	74
B.5.1.13 Industrija istraživanja i proizvodnje ugljovodonika (UPSTREAM).....	74
B.5.1.14 Produblivanje dna (dredžing) .....	76
B.5.1.15 Luke i terminali (teret, putnici, „zelene“ luke) - istorijski podaci .....	76
B.5.1.16 Luke nautičkog turizma – Jahte – Servisiranje jahti.....	85
B.5.1.17 Pomorski i nautički turizam – Rekreativne usluge.....	90
B.5.1.18 Blue Biotech firme.....	92
B.5.1.19 Ribarstvo i marikultura .....	93
B.5.1.20 Usluge zaštite životne sredine u pomorstvu (odlaganje otpada, odlagališta za morski otpad, zagađivanje naftom).....	94
B.5.1.21 Agencije za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca.....	95
B.5.2 UTICAJ CRNOGORSKE PLAVE EKONOMIJE/POMORSKOG SEKTORA NA CRNOGORSKU EKONOMIJU.....	96
B.5.2.1 Statistički podaci u postojećem okviru za sektor H Saobraćaj i skladištenje .....	96
B.5.2.2 Procjene doprinosa plave ekonomije/pomorskog sektora .....	96
DIO C: SPOLJNO OKRUŽENJE - TRENDOVI I KONKURENCIJA.....	98
C.1. Analiza spoljnog okruženja .....	98
C.1.1 Pregled uposlenosti odabranih luka jadransko-jonske regije i njihova povezanost sa transportnim koridorima .....	98
C.1.2 Konkurencija na Sredozemnom moru .....	103
C.1.3 Učinci konkurencije na globalnom nivou - Mogućnosti i rizici inicijative OBOR (Inicijativa "Jedan pojas, jedan put").....	105
C.1.4 Uloga Udruženja luka sjevernog Jadrana – NAPA (North Adriatic Ports Association).....	106
C.1.5 Kratak osvrt na konkurentne registre brodova .....	107
C.2. Razvoj inicijative „plavi rast“ .....	111
C.2.1 Strategija plavog rasta .....	111
C.2.2 Model poslova plavog rasta.....	114
C.3. Pomorski klasteri .....	117
C.3.1 Koncept klastera.....	117
C.4 S.W.O.T. analiza crnogorske pomorske privrede.....	121
Dio D. Strateški ciljevi integrisane pomorske politike.....	122
D.1 Strateški i operativni ciljevi .....	122
D.1.1 Postavljanje strateških ciljeva.....	122
D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva .....	124
D.1.3 Pregled strateških i operativnih ciljeva .....	132

D.1.4 Vremenska dinamika realizacije aktivnosti izražena Gantovim dijagramom .....	139
D.1.5 Akcioni plan za 2020-2021. godinu .....	146
D.1.6 Plan srednjoročnih aktivnosti 2020-2025. godina .....	160
D.1.7 Plan dugoročnih aktivnosti koje će otpočeti ili biti okončane u periodu dužem od pet godina .....	170
D.2 Plan sprovođenja monitoringa, izvještavanja i evaluacije Strategije razvoja pomorske privrede .....	177
D.2.1 Monitoring .....	177
D.2.2 Finansijska sredstva potrebna za realizaciju aktivnosti predviđenih strateškim dokumentom .....	178
D.3 Izvori finansiranja .....	179
D.3.1 Finansijska pomoć u okviru Instrumenta pretprijetne podrške IPA .....	179
D.3.2 Instrument za razvoj i inovacije preduzeća na zapadnom Balkanu (WB EDIF) .....	179
D.3.3 Investicioni okvir zapadnog Balkana (WBIF) .....	180
D.3.4 Javno-privatna partnerstva .....	180
D.4 Javne konsultacije - mišljenje zainteresovanih strana .....	181

## Spisak tabela

Tabela br. 1: Pregled makroekonomskih pokazatelja za Crnu Goru za period 2009-2018. godina.....	53
Tabela br. 2: Promet putnika i roba u pomorskom saobraćaju .....	77
Tabela br. 3: Stanje infrastrukture i suprastrukture u crnogorskim marinama .....	89
Tabela br. 4: Dolasci stranih plovila u luke nautičkog turizma prema vrsti plovila .....	89
Tabela br. 5: Dolasci i noćenja – Primorska mjesta .....	90
Tabela br. 6: Kružna putovanja stranih brodova .....	92
Tabela br. 7: Dolasci stranih plovila u luke nautičkog turizma .....	92
Tabela br. 8: Broj ribolovnih plovnih objekata po tipu i snazi, 2017. godina .....	94
Tabela br. 9: Bruto dodata vrijednost i zaposlenost u sektoru saobraćaja i skladištenja .....	96
Tabela br. 10: Ekonomski doprinos plave ekonomije .....	97
Tabela br. 11: Spoljnotrgovinska razmjena roba i usluga pomorskog transporta .....	97
Tabela br. 12: Promet tereta u odabranim lukama jadransko-jonske regije .....	98
Tabela br. 13: Popis projekata koji doprinose boljoj povezanosti crnogorskih luka sa zaleđem.....	103
Tabela br. 14: Osnovni podaci odabranih registara za 2018. godinu .....	109
Tabela br. 15: Države zastave koje su odabrali najkonkurentniji brodari u odabranim zemljama .....	109
Tabela br. 16: Segmentacija kriterijuma za donošenje odluke o odabiru Registra .....	110
Tabela br. 17: Konkurentske prednosti malteškog Registra brodova .....	110
Tabela br. 18: Ekonomski doprinos plave ekonomije zemljama EU po sektorima.....	115
Tabela br. 19: Karakteristike organizacije pomorskog klastera .....	117



## Spisak slika i grafikona

Slika br. 1: Quintuple Heliks model – Model potostruke spirale .....	14
Slika br. 2: TEN-T koridori .....	26
Slika br. 3: Plavi autoputevi .....	26
Slika br. 4: Putna mreža u okviru SEETO inicijative .....	27
Slika br. 5: Željeznička mreža u okviru SEETO inicijative .....	27
Slika br. 6: Integracija SEETO-a s TEN-T projektima .....	27
Slika br. 7: SEETO sveobuhvatno područje .....	27
Slika br. 8: Grafički prikaz novog kontejnerskog terminala u Luci Bar .....	33
Slika br. 9: Grafički prikaz novog kontejnerskog terminala u Luci Bar .....	33
Slika br. 10: Grafički prikaz novog brodogradilišta u Bijeloj - Gat, ship lift i novi plutajući dok .....	66
Slika br. 11: Grafički prikaz novog brodogradilišta u Bijeloj - pogled iz ptičje perspektive .....	66
Slika br. 12: Grafički prikaz novog brodogradilišta u Bijeloj - pogled iz ptičje perspektive .....	67
Slika br. 13: Brodogradilišna luka Bonići .....	67
Slika br. 14: Luka Bar .....	78
Slika br. 15: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na putničkom terminalu luke Bar (Gat V) .....	79
Slika br. 16: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na putničkom terminalu luke Bar (Gat V) .....	79
Slika br. 17: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na putničkom terminalu luke Bar (Gat V) .....	80
Slika br. 18: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na terminalu za suve rasute terete .....	80
Slika br. 19: Grafički prikaz projekta trajne sanacija sjeverne padine brda Volujica – luka Bar .....	80
Slika br. 20: Prikaz rješenja veza kruzera na priveznim bovama – luka Kotor .....	81
Slika br. 21: Prikaz projekta modernizacije vezova marinskog dijela .....	82
Slika br. 22: Luka Risan .....	83
Slika br. 23: Luka Zelenika .....	84
Slika br. 24: Luka Virpazar .....	84
Slika br. 25: Marina Bar .....	85
Slika br. 26: Luka Tivat – Porto Montenegro .....	86
Slika br. 27: Luka Budva .....	86
Slika br. 28: Luštica Bay .....	87
Slika br. 29: Luka Kumbor – Portonovi .....	87
Slika br. 30: Marina Lazure .....	88
Slika br. 31: Luka Kotor .....	91
Slika br. 32: TEN-T koridori Glavne mreže i njihova povezanost sa evropskim lukama (ISL, Eurostat 2018) .....	99
Slika br. 33: Prikaz tokova tereta po vrsti preko Glavne transevropske transportne mreže i evropskih luka (ISL, 2016) .....	99
Slika br. 34: Mediteranski koridor (istok) i tokovi tereta po vrsti .....	100
Slika br. 35: Koridor Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran i tokovi tereta po vrsti .....	100
Slika br. 36: Rajna-Dunav koridor i tokovi tereta po vrsti .....	101
Slika br. 37: Indikativno proširenje ka susjednim zemljama - sveobuhvatna mreža .....	102
Slika br. 38: Potencijal konstituisanja slobodnih zona na Mediteranu .....	104
Slika br. 39: Infrastrukturni projekti u okviru inicijative "OBOR" – izvor Merics, 2017 .....	105
Slika br. 40: Ekonomski pojas Puta svile .....	106
Slika br. 41: Plovni putevi svile .....	106
Slika br. 42: Express Land-Sea Express Route, željeznička mreža koja luku Pirej povezuje sa Zapadnim Balkanom i centralnom Evropom .....	106
Slika br. 43: Autoput koji povezuje luke sjevernog Jadrana .....	106
Slika br. 44: Potencijali luka članica Udruženja luka sjevernog Jadrana – NAPA .....	107
Slika br. 45: Grafički prikaz pomorske privrede u kontekstu plave ekonomije .....	111
Slika br. 46: Doprinos plave ekonomije BDP-u i zaposlenosti u sektoru plave ekonomije EU (izvor: Eurostat 2016) .....	114
Slika br. 47: Udio plave ekonomije u zaposlenosti domaćeg stanovništva i u nacionalnoj bruto dodatoj vrijednosti - EU .....	116
Slika br. 48: Tipičan pomorski klaster .....	118
Slika br. 49: Integracija u pomorskom klasteru .....	118
Slika br. 50: Različiti integrirani pristupi klastera: Holandski pomorski klaster .....	119

## Lista skraćenica

<b>AFS</b>	(Anti Fouling System) Međunarodna konvencija o kontroli štetnih sistema koji se koriste protiv obrastanja na brodovima
<b>AIIB</b>	(Asian infrastructure investment bank) Azijska investiciona banka za infrastrukturu
<b>AIS</b>	(Automatic Identification System) Automatski Identifikacioni sistem
<b>AMCG</b>	Asocijacija marina Crne Gore
<b>ANO</b>	Agencija za nadzor osiguranja
<b>ATCG</b>	Akreditaciono tijelo Crne Gore
<b>AZPŽS</b>	Agencija za zaštitu prirode i životne sredine
<b>BDP</b>	Bruto domaći proizvod
<b>BNP</b>	Bruto nacionalni proizvod
<b>BOT</b>	(Build – Operate –Transfer) Izgradi-Upravljač-Prenesi
<b>BT</b>	Bruto tonaža
<b>BV</b>	Bureau Veritas
<b>CCTV</b>	(Closed – Circuit Television) Kamera i linkovske mreže
<b>CETI</b>	Centar za ekotoksikološka ispitivanja
<b>CISE</b>	(Common Information Sharing Environment) Zajedničko okruženje za razmjenu informacija
<b>CLC</b>	Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti zbog štete nastale zagađenjem naftom
<b>CME</b>	(Clúster Marítimo Español) Španski pomorski klaster
<b>COLREG</b>	Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru
<b>CPI</b>	(Consumer Price Index) Indeks potrošačkih cijena
<b>CROO</b>	Centralni registar obveznika i osiguranika
<b>CSC</b>	Konvencija o sigurnosti kontejnera
<b>CSN</b>	Sistem za satelitsko detektovanje potencijalnih naftnih mrlja
<b>DEG</b>	(Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft) Njemački fond za investicije i razvoj
<b>DWT</b>	Nosivost
<b>EBP</b>	(Evidence – Based Practice) Faza sticanja iskustva
<b>EBRD</b>	(European Bank for Reconstruction and Development) Evropska banka za obnovu i razvoj
<b>ECA</b>	(Emission Control Area) Područja za kontrolu emisija
<b>ECDIS</b>	(Electronic chart display and information system) Elektronski kartografski i informacioni sistem
<b>EEDI</b>	(The Energy Efficiency Design Index) Indeks energetske efikasnosti
<b>EFCA</b>	(European Fisheries Control Agency) Evropska agencija za kontrolu ribarstva
<b>EFSEE</b>	(European fund for southeast Europe) Evropski fond za Jugoistočnu Evropu
<b>EGCS</b>	(Exhaust gas cleaning system) Sistem za čišćenje izduvnih gasova
<b>EIB</b>	(European Investment Bank) Evropska investiciona banka
<b>EMODnet</b>	(The European Marine Observation and data network) Evropska mreža za posmatranje i istraživanje mora
<b>EMSA</b>	(European Maritime Safety Agency) Evropska agencija za pomorsku sigurnost
<b>EPZ</b>	(Export processing zones) Izvozna proizvodna zona
<b>ESPO</b>	European Sea Ports Organisation – Evropska organizacija za morske luke
<b>EU</b>	Evropska unija
<b>EUSAIR</b>	(The EU strategy for the Adriatic and Ionian Region) Strategija EU za Jadransku i Jonsku regiju
<b>FLAG</b>	(Fisheries Local Action Group) Lokalna udruženja za podršku ribarima
<b>FTA</b>	(Free trade agreement) Sporazumi o slobodnoj trgovini
<b>FUND</b>	Međunarodna konvencija o uspostavljanju međunarodnog fonda za nadoknadu štete u slučaju zagađenja uljem
<b>GGF</b>	(Green for growth fund) Fond za zeleni rast
<b>GHG</b>	(Greenhouse gas) Emisija gasova sa efektom staklene bašte
<b>GIA</b>	Globalna industrijska alijansa
<b>GMN</b>	(Global Marine Networks) Globalne pomorske mreže
<b>GPS</b>	Globalno pozicioni sistem
<b>GVA</b>	(Gross value added) Bruto dodata vrijednost
<b>GVC</b>	(Global value chain) Globalni lanac vrijednosti
<b>HNS</b>	Konvencija o odgovornosti i nadoknadi za štetu prouzrokovanu prilikom prevoza opasnih i škodljivih materija morem
<b>HRB</b>	Hrvatski registar brodova
<b>IACS</b>	(International Association of Classification Societies) Međunarodno udruženje klasifikacionih društava

<b>IAP</b>	(Ionian Adriatic pipeline) Jonsko-jadranski gasovod
<b>IALA</b>	(The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) Međunarodno udruženje ustanova za svetionike i drugih plovidbenih pomagala
<b>ILO</b>	(International Labor Organization) Međunarodna organizacija rada
<b>IMO</b>	(International Maritime Organization) Međunarodna pomorska organizacija
<b>IMSO</b>	(The International Mobile Satellite Organization) Međunarodna organizacija za mobilne satelite
<b>IMSAS</b>	(IMO Member State Audit Scheme) Šema audita država članica
<b>IPA</b>	(Instrument for Pre-Accession Assistance) Instrument predpristupne pomoći
<b>IPARD</b>	(Instrument for Pre-Accession in Rural Development) Instrument predpristupne pomoći za ruralni razvoj
<b>IPCC</b>	(Intergovernmental Panel on Climate Change) Međuvladin panel o klimatskim promjenama
<b>IRF</b>	Investiciono razvojni fond
<b>ISDCG</b>	(Indicative strategy paper for Montenegro) Indikativni strategijski dokument za Crnu Goru
<b>ISPS</b>	(International Ship and Port Facility Security Code) Pravilnik o bezbjednosnoj zaštiti brodova i lučkih postrojenja
<b>ITS</b>	(Information Tehnology System) Sistem za informacione tehnologije
<b>JLS</b>	Jedinica lokalne samouprave
<b>JPMĐ</b>	Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom
<b>JPP</b>	Javno privatno partnerstvo
<b>JPR</b>	Jedinstvena poreska prijava
<b>KD</b>	Klasifikaciona djelatnost
<b>LC</b>	Konvencija o prevenciji zagađenja mora izlivanjem otpada i drugih materija
<b>LDC</b>	Konvencija o sprječavanju zagađenja mora namjernim potapanjem otpada ili drugih materija
<b>LL</b>	Međunarodna konvencija o teretnim linijama
<b>LNG</b>	(Liquid natural gas) Prirodni tečni gas
<b>LOA</b>	(Length over all) Dužina preko svega
<b>LPG</b>	(Liquid petrol gas) Tečni naftni plin
<b>LRIT</b>	(The Long Range Identification and Tracking) Sistem za satelitsko praćenje brodova
<b>MARAD</b>	Modernizacija i harmonizacija pomorskog obrazovanja u Crnoj Gori i Albaniji
<b>MARES</b>	Evropski sistem za razmjenu AIS podataka
<b>MARPOL</b>	Međunarodne konvencije o sprečavanju zagađenja mora sa brodova
<b>MATF</b>	Fond za pomorstvo i avijaciju Hong Konga
<b>MCB</b>	(Maritime cluster of Bulgaria) Bugarski pomorski klaster
<b>MCF – MD</b>	Fond za singapurski pomorski klaster za razvoj radne snage
<b>MEEP</b>	Projekat energetske efikasnosti u Crnoj Gori
<b>MEK</b>	Ministarstvo ekonomije
<b>MEPC</b>	(Marine Environment Protection Committee) Odbor za zaštitu morske sredine
<b>MF</b>	Ministarstvo finansija
<b>MFI</b>	Međunarodne finansijske institucije
<b>MLC</b>	Konvencija o radu pomoraca
<b>MONSTAT</b>	Zavod za statistiku Crne Gore
<b>MOR</b>	Međunarodna organizacija rada
<b>MORT</b>	Ministarstvo održivog razvoja i turizma
<b>MoU</b>	Memorandum o razumijevanju
<b>MP</b>	Ministarstvo prosvjete
<b>MPPR</b>	Ministarstvo poljoprivrede i ruralnog razvoja
<b>MSP</b>	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva
<b>MSV</b>	(Multipurpose Support Vessel) Višenamjenski brod za snabdijevanje
<b>MUP</b>	Ministarstvo unutrašnjih poslova
<b>MVP</b>	Ministarstvo vanjskih poslova
<b>NAPA</b>	(North Adriatic Ports Association) Udruženje luka sjevernog Jadrana
<b>NBOCG</b>	Nacionalni biro osiguravača Crne Gore
<b>NSOR</b>	Nacionalna strategija održivog razvoja
<b>NMSW</b>	(National Maritime Single Window) Jedinstveni prozor za razmjenu podataka na nacionalnom nivou
<b>NT</b>	Neto tona
<b>NVO</b>	Nevladina organizacija
<b>OBOR</b>	(One Belt – One Road) Inicijativa "Jedan pojas – Jedan put"
<b>OECD</b>	(Organization for Economic Co-operation and Development) Organizacija za ekonomsku saradnju i razvoj



<b>OIE</b>	Obnovljivi izvori energije
<b>OOCL</b>	(Orient overseas container line) Istočna preokookeanska kontejnerska linija
<b>OPRC</b>	Međunarodna konvencija o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem
<b>PARIS MoU</b>	Memorandum o saglasnosti o nadzoru države luke ili državnoj kontroli u lukama iz 1982. godine (Pariški memorandum o razumijevanju - Paris MoU)
<b>PCS</b>	(Port Community System) Sistem za razmjenu podataka između subjekata u lučkoj zajednici
<b>PDV</b>	Porez na dodatu vrijednost
<b>PKCG</b>	Privredna Komora Crne Gore
<b>POC</b>	Pomorsko operativni centar
<b>PPPN</b>	Prostorni plan posebne namjene
<b>PSV</b>	(Platform supply vessel) Brod za snabdijevanje platformi
<b>PUP</b>	Prostorno urbanistički plan
<b>RCG</b>	Republika Crna Gora
<b>REBIS</b>	(The regional Balkans infrastructure study) Regionalna studija transporta
<b>REEEP</b>	(Renewable Energy and Energy Efficiency Partnership) Regionalni program energetske efikasnosti
<b>RINA</b>	Italijansko klasifikaciono društvo
<b>RIS</b>	Ribarski informacijski sistem
<b>Ro – Ro</b>	Roll on – Roll off brod
<b>RS</b>	Ruski pomorski registar brodova - klasifikaciono društvo
<b>SAD</b>	Sjedinjene Američke Države
<b>SAR Convention</b>	Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru, 1979.
<b>SAT-AIS</b>	(Satellite – Automatic Identification System) Satelitski automatski identifikacioni sistem
<b>SDI</b>	Strane direktne investicije
<b>SEEMP</b>	(Ship Energy Efficiency Management Plan) Brodski plan za upravljanje energetskom efikasnošću
<b>SEETO</b>	(South East Europe Transport Observatory) Saobraćajni opservatorij za Jugoistočnu Evropu
<b>SEG</b>	SafeSeaNet Ecosystem GUI
<b>SOLAS</b>	Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru
<b>SOx</b>	Sumporni oksidi
<b>SPP</b>	Jedinstvena lista prioritetnih infrastrukturnih projekata
<b>SSN</b>	(Safe Sea Net)
<b>STCW</b>	Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje potvrda i vršenje brodske straže pomoraca
<b>STM</b>	(Sea Traffic Management) Menadžment pomorskog saobraćaja
<b>SUA</b>	Konvencija o suzbijanju nezakonitih postupaka protiv sigurnosti pomorske plovidbe
<b>SWOT</b>	(Strenghts – Weaknesses – Opportunities – Threats Analysis) Analiza prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnji
<b>SZ</b>	Slobodne zone
<b>SZK</b>	Savjet za konkurentnost
<b>TANAP</b>	(Trans - Anatolian Natural Gas Pipeline) Transanadolijski gasovod
<b>TAP</b>	(Trans - Adriatic Gas Pipeline) Transjadranski gasovod
<b>TENT</b>	(Trans – European Transpot Network) Glavna Transevropska saobraćajna mreža
<b>TEU</b>	(Twenty foot equivalent unit) Dvadesetostopni kontejner
<b>THETIS</b>	(Inspection Data Base) Baza podataka inspeksijskih pregleda
<b>TNG</b>	Tečni naftni gas
<b>UfM</b>	(Union for Mediteranean) Unija za Sredozemno more
<b>UN</b>	(United Nations) Ujedinjene nacije
<b>UNCITRAL</b>	(United Nations Comission on International Trade Law) Komisija Ujedinjenih nacija za međunarodno trgovačko parvo
<b>UNESCO</b>	(United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) –Organizacija Ujedinjenih Nacija za obrazovanje, nauku i kulturu
<b>UPSUL</b>	Uprava pomorske sigurnosti i upravljanje lukama
<b>USCG</b>	(United States Coast Guard) Obalska straža Sjedinjenih Američkih Država
<b>VHF</b>	(Very High Frequency) Označava frekventni opseg koji se koristi u pomorskoj pokretnoj službi
<b>VTMIS</b>	(Vessel Traffic Monitoring Information System) Sistem za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem
<b>VTS</b>	(Vessel Traffic Services) Služba pomorskog saobraćaja koja uređuje sigurnost pomorske plovidbe
<b>WB EDIF</b>	(Western Balkans Enterprise Development and Innovation Facility) Instrument za razvoj i inovacije preduzeća na zapadnom Balkanu
<b>WBC</b>	(Western Balkan Countries) Zemlje zapadnog Balkana

<b>WBIF</b>	(Western Balkans Investment Framework) Investicioni okvir zapadnog Balkana
<b>ZIO</b>	Zapadni investicioni okvir
<b>ZOCG</b>	Zajednica opština Crne Gore
<b>ZHSCG</b>	Zavod za hidrometeorologiju i seizmologiju Crne Gore

## PREDMET STRATEGIJE I UVODNE NAPOMENE

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, u skladu sa Programom rada Vlade za 2020. godinu, nastoji da stvori predušlove za strateški razvoj pomorske privrede u Crnoj Gori kroz izradu i implementaciju Strategije razvoja pomorske privrede za period 2020-2030. godine sa pratećim akcionim planom. Cilj Strategije je da prepozna i precizno definiše razvojne pravce u sektoru pomorske privrede u Crnoj Gori, imajući posebno u vidu da do sada nije izrađen strateški dokument koji bi prepoznao i valjano valorizovao razvojne potencijale ovog privrednog sektora.

Izradom Strategije nastoji se osnažiti uloga sektora pomorske privrede u razvoju i konkurentnosti Crne Gore kroz jasno definisanu pomorsku politiku i inicijative održivog razvoja. Preciznije, predmetnim strateškim dokumentom utvrđuju se strateški ciljevi i operativni ciljevi sa pratećim indikatorima uspjeha, te akcioni plan koji jasno definiše aktivnosti čije sprovođenje doprinosi realizaciji strateških i operativnih ciljeva, način izvještavanja i evaluacije i druga pitanja od značaja za dalji razvoj sektora pomorske privrede i valorizaciju potencijala u ovoj oblasti za period 2020-2030. godine.

Pri izradi predmetnog strateškog dokumenta, Projektni tim se rukovodio funkcionalnim sistemom strateškog planiranja u Crnoj Gori koji proizilazi iz Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, a koja sadrži minimum kriterijuma kvaliteta za svaki strateški dokument koji donosi Vlada Crne Gore. Cilj uspostavljanja funkcionalnog sistema strateškog planiranja je uređivanje horizontalnog i vertikalnog odnosa postojećih strateških dokumenata, tako da se poboljša ne samo kvalitet, već i da se postigne njihovo efikasnije sprovođenje, unaprijedi međuresorska saradnja i uspostavi održiv mehanizam praćenja njihovog sprovođenja. Strategija razvoja pomorske privrede sublimira naprijed navedene ciljeve na način što su prilikom njene izrade uzeti u obzir strateški ciljevi i opredjeljenja Crne Gore, ali i direktni inputi i smjernice koje je projektni tim dobijao od drugih resora i samog realnog sektora.

Strategija razvoja pomorske privrede rezimira potencijal kojim Plava ekonomija doprinosi crnogorskom javnom i privatnom sektoru. Strateški dokument sastoji se od četiri glavna dijela, koji uključuju sve aspekte koji su u korelaciji sa ekonomskim, socijalnim, infrastrukturnim kao i regulatornim okvirom u Crnoj Gori.

## METODOLOGIJA

Strategija razvoja pomorske privrede je strateški dokument koji usmjerava razvoj, utvrđuje prioritete u razvoju i postavlja konkretne strateške i operativne ciljeve definišući istovremeno aktivnosti čiju je realizaciju moguće pratiti jasno definisanim indikatorima. Strategija dugoročno kreira javne politike iz oblasti pomorske privrede, a zasnovana je na jasnom razumijevanju postojećeg stanja, principima dosljednosti, izvodljivosti i usaglašenosti, a poseban akcenat stavljen je na njenu atraktivnost tako da ista bude razumljiva za širu javnost.

Već je naznačeno da sistem strateškog planiranja u Crnoj Gori počiva na Uredbi o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, koja uvodi minimum kriterijuma kvaliteta za svaki strateški dokument koji donosi Vlada Crne Gore, što je ovdje slučaj. U tom smislu, projektni tim je slijedio zakonska rješenja i obavezan sadržaj strateškog dokumenta koja razrađuje Metodologija razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, čija je primjena obavezujuća za sve institucije koje učestvuju u kreiranju javnih politika i izradi strateških dokumenata. Polazeći od naprijed navedenog, Projektni tim je vodio računa o poštovanju unaprijed određenih principa, uvijek vodeći računa o tačnosti ulaznih podataka na osnovu kojih je analizirano postojeće stanje u oblasti pomorske privrede.

Projektni tim je prilikom izrade ovog strateškog dokumenta slijedio holistički metodološki pristup koji za krajnji rezultat ima integrisani skup strateških i operativnih ciljeva, a koji se pristup bliže razrađuje u nastavku:

- **Metodologija koja se odnosi na kvalitet izrade strateškog dokumenta:**

Kvalitet izrade strateškog dokumenta obezbijeđen je primjenom široko prihvaćenog metodološkog pristupa „Upravljanje projektima i osiguranje kvaliteta PRINCE II“, a takođe uključuje niz drugih specijalizovanih naučnih metoda i instrumenata koji su našli široku primjenu u sličnim projektima, uključujući najbolje prakse koje obezbjeđuju uspješnu implementaciju zadatih ciljeva.

- **Metodologija obezbjeđivanja kvaliteta ulaznih podataka:**

Da bi se obezbijedio kvalitet strateškog dokumenta u dijelu tačnosti ulaznih podataka, Projektni tim je posebnu pažnju posvetio upotrebljivosti dostupnih podataka polazeći od činjenice da kvalitet ovog strateškog dokumenta u bitnom zavisi od preciznosti ulaznih podataka. U tom smislu, odnosni kvalitet je obezbijeđen na način da su obrađivani podaci dobijeni iz službenih izvora, a Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je prilikom usaglašavanja svakog poglavlja ovog dokumenta sprovelo odgovarajuće kvalitativne kontrole i s tim u vezi uputilo konkretne primjedbe i sugestije koje su u konačnom verifikovale valjanost i upotrebljivost ulaznih podataka.

Osim toga, metodološki pristup prikupljanja i obrade relevantnih podataka uključivao je:

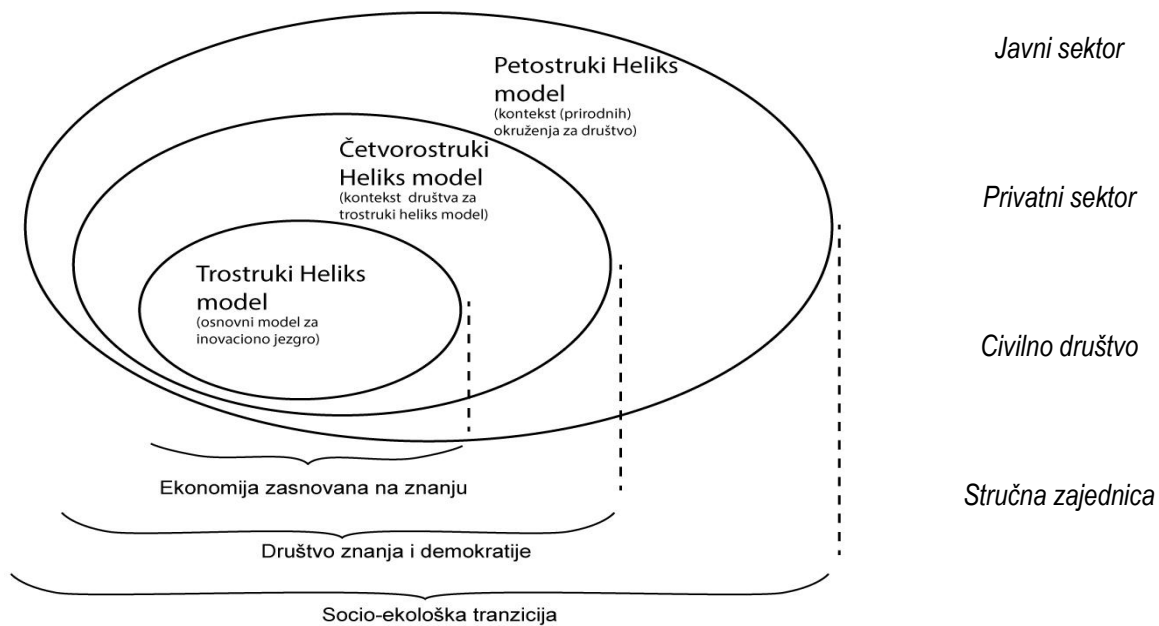
- **Pregled dostupne literature:** podrazumijeva analizu postojećih naučnih radova, stručne literature, politika i drugih strateških dokumenata koji tretiraju oblast pomorske privrede na međunarodnom nivou;
- **Sprovođenje kvantitativne analize:** podrazumijeva kvantifikaciju crnogorskog pomorskog sektora u cjelini uključujući i sektor plave ekonomije, čija je kvantifikacija u bitnom odredila mjerljive indikatore učinka bez kojih je nemoguće pratiti stepen postignutosti operativnih ciljeva postavljenih ovim strateškim dokumentom;
- **Sprovođenje kvalitativne analize:** podrazumijeva kvalitativne faktore koji utiču na konkurentnost pomorske privrede u cjelini i koji se direktno ili indirektno odnose na sve druge privredne aktivnosti koje su u vezi sa brodovima, morem i priobaljem (tj. brodarstvo, brodogradnja, djelatnosti luka, djelatnosti luka nautičkog turizma, pomorsko-agencijske djelatnosti, druge lučke usluge, djelatnosti pomorskog osiguranja, marikulturu, istraživanje i eksploataciju ugljovodonika, itd).

- **Metodološki pristup u definisanju strateških ciljeva:** zasniva se na zakonskoj definiciji strategije: „Strategija je dokument javne politike kojim se na cjelovit način utvrđuju strateški ciljevi, kao i operativni ciljevi za postizanje strateških ciljeva u jednoj ili više međusobno povezanih društveno-ekonomskih oblasti“. Kao podrška kod definisanja strateških ciljeva slijeđen je jedan od najmodernijih modela strategijskog upravljanja “Pearce i Robinson (2000)“. Ovaj je model empirijski dokazan kao pouzdan pristup u definisanju i razradi strateških ciljeva, a bazira se na principu „odozgo prema dolje“ (top-down pristup) što podrazumijeva jasnu definiciju vizije o stanju u oblasti čiji se razvoj nastoji postići sprovođenjem javnih politika i aktivnosti definisanih strateškim dokumentom.
- **Metodološki pristup kod analize stanja u pomorskoj privredi:** Polazeći od načela da analiza stanja predstavlja početnu fazu procesa planiranja politika, čiji se osnovni cilj ogleda u identifikovanju problema zastupljenih u okviru određene javne politike koja je predmet razmatranja konkretnog strateškog dokumenta. Prilikom sprovođenja analize stanja potrebno je precizno definisati postojeće probleme i locirati uzroke njihovog nastanka, predvidjeti izazove koji se mogu pojaviti prilikom sprovođenja strateškog dokumenta i potencijalna rješenja primjenjiva na identifikovane probleme. Kod izrade analize postojećeg stanja u oblasti pomorske privrede korišćen je najzastupljeniji alat (SWOT), koji se odnosi na analizu prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnji u ovoj oblasti.
- **Metodologija za uključivanje drugih resora, poslovnih subjekata, strukovnih i privrednih udruženja i nevladinog sektora tokom izrade strateškog dokumenta:** Prilikom izrade analize stanja identifikovane su sve zainteresovane strane, direktno ili indirektno uključene u crnogorsku pomorsku privredu. S tim u vezi, fokus je stavljen na sektor „plave ekonomije“, a ovo iz razloga što je identifikovana potreba za stvaranjem sinergije i razvojnih potencijala koji se nastoje postići formiranjem integrisanog pomorskog klastera Crne Gore. Vodeći se ovim ciljem, identifikovani su svi državni organi i institucije, poslovni subjekti (direktno ili indirektno uključeni u pomorsku privredu), strukovna i privredna udruženja, nevladin sektor i dr.

Rezimirajući naprijed opisane metodologije, a uzimajući u obzir specifičnost materije, može se kazati da je prilikom izrade ovog strateškog dokumenta ciljano slijeđen holistički pristup crnogorskoj pomorskoj privredi baziran na Petostrukom Quintuple Heliks modelu, koji odražava sve važne parametre na kojima se u savremenoj ekonomiji mora zasnivati svaka razvojna politika, strategija i aktivnost. U tom smislu kod definisanja strateških ciljeva obuhvaćene su sljedeće komponente: privatni sektor, javni sektor, civilno društvo, stručna zajednica i životna sredina.

Model „petostruke spirale“, gdje životna sredina predstavlja petu spiralu, podrazumijeva da budućnost svake napredne ekonomije mora biti zasnovana na znanju koje se smatra pokretačem ekonomskog rasta i produktivnosti. Danas je ovaj model prerastao u specifičan analitički okvir za modeliranje razvojnih strategija na regionalnom, nacionalnom i međunarodnom nivou, a kod definisanja razvojnih planova moraju se uzeti u obzir sve komponente petostruke spirale, koje se prikazuju u nastavku.





Slika br. 1: Quintuple Heliks model – Model potostruke spirale

## DIO A: VIZIJA I PRINCIPI STRATEGIJE RAZVOJA POMORSKE PRIVREDE

### A.1: Vizija Strategije razvoja pomorske privrede

Crna Gora je do 2030. godine povratila ugled tradicionalno pomorske zemlje, sa značajno osnaženom i konkurentnom pomorskom privredom čiji se razvoj bazira na principima održivosti. Kao takva, crnogorska pomorska privreda, koja uključuje sve podsektore plave ekonomije, doprinosi sveukupnom ekonomskom razvoju Crne Gore sa značajnijim učešćem u strukturi BDP-a.

Značajno je unaprijeđena konkurentnost privrednih subjekata iz domena pomorske privrede.

Realizovan je veliki broj infrastrukturnih projekata po modelu javno-privatnog partnerstva, u skladu sa novim zakonodavnim okvirom.

Realizovani su ili je u toku realizacija lučkih infrastrukturnih projekata koji će uspostaviti osnovu da se luka Bar pozicionira kao luka od regionalnog značaja.

Izgrađena lučka infrastruktura u lukama koje su povezane sa zaleđem modernom putnom i željezničkom infrastrukturom doprinosi povećanju privrednih aktivnosti i robnih tokova, a samim tim i konkurentnosti luka. Na taj način, crnogorske luke, koje počinju adekvatno koristiti svoj geostrateški položaj, postaju generator kontinuiranog i održivog rasta pomorske privrede.

Brodogradilišne luke u Crnoj Gori, prepoznate su na čitavom Mediteranu kao luke koje prvenstveno pružaju usluge gradnje i remonta jahti i mega-jahti po najvišim svjetskim standardima, te predstavljaju kvalitetnu potporu rastućem nautičkom turizmu.

Prihodi po osnovu obavljanja koncesione djelatnosti su uzročno-posljedično uvećani, imajući u vidu refleksiju navedenih parametara na iznos varijabilne koncesione naknade.

Kapaciteti luka nautičkog turizma zadovoljavaju potrebu tržišta za prihvatom plovnih objekata. S druge strane, optimiziran je obim pomorskog saobraćaja u lukama u kojima je to bilo neophodno prvenstveno u cilju zaštite kulturno-istorijskog naslijeđa, kulturne baštine i zaštite životne sredine.

Kroz implementaciju mjera koje se odnose na Registar jahti i fiskalnu politiku značajno je povećan broj jahti upisanih u crnogorski registar koje jahte koriste crnogorske luke nautičkog turizma kao svoje matične luke.

Već prepoznatljive luke nautičkog turizma postaju centar aktivnosti pomorskih subjekata koji upravljaju mega-jahtama za privrednu djelatnost sa svim multiplikativnim efektima koji iz toga proizilaze.

Stimulativnom fiskalnom politikom, jačanjem kapaciteta države zastave u dijelu implementacije IMO i drugih instrumenata značajno je povećana bruto tonaža crnogorske trgovačke flote, a crnogorski brodari postaju konkurentni na međunarodnom pomorskom tržištu.

Crna Gora postaje prepoznatljiv centar pomorskih aktivnosti, a na njenoj teritoriji posluje značajan broj specijalizovanih privrednih društava za upravljanje brodovima (third-party ship management).

Formiran je nacionalni pomorski klaster koji udružuje sve činioce pomorske privrede u kontekstu plave ekonomije, te je i na taj način ojačan strukovni uticaj u tokovima koji tangiraju pomorsku privredu, a struka, odnosno ljudski resursi imaju vrlo važnu ulogu u cjelokupnom procesu unaprijeđenja pomorske privrede u Crnoj Gori.

Kao preduslov za razvoj pomorske privrede, implementacijom precizno definisanih aktivnosti unaprijeđena je sigurnost pomorske plovidbe i bezbjedonosna zaštita brodova i lučkih postrojenja.

U potpunosti je implementiran nacionalni sistem "Jedinstvenog prozora" (National Maritime Single Window - NMSW).

Crnogorska pomorska administracija je znatno ojačala svoje kapacitete prije svega u domenu kontrole države zastave i kontrole države luke, a nacionalno zakonodavstvo je u potpunosti usklađeno sa pravnom tekovinom Evropske unije i drugim međunarodno prihvaćenim obavezama. Crna Gora u potpunosti slijedi svoje međunarodne obaveze koje ima kao obalna država.

U potpunosti je regulisan radno-pravni status i pravno-administrativni tretman crnogorskih pomoraca, koji su u ovom strateškom dokumentu prepoznati kao jedan od najvažnijih resursa pomorske privrede. Reformom sistema obrazovanja i obuke pomoraca obezbjeđen je još kvalitetniji kadar, pa crnogorski pomorci postaju konkurentniji na međunarodnom pomorskom tržištu sa svim efektima koji iz toga proizilaze.

Jačanjem svijesti, stimulativnom fiskalnom politikom i primjenom međunarodnih i nacionalnih propisa, rast pomorske privrede u potpunosti je zasnovan na principima „zelene ekonomije”.

## A.2: Principi Strategije razvoja pomorske privrede

Strategija razvoja pomorske privrede reflektuje dugoročni strateški cilj Crne Gore koji podrazumijeva održiv i inkluzivan ekonomski rast koji će doprinijeti smanjenju razvojnog jaza zemlje u odnosu na prosjek EU i povećanju kvaliteta života svih njenih građana. U tom smislu, prilikom izrade Strategije razvoja pomorske privrede, posmatrane kroz prizmu „Plave ekonomije“, nisu obuhvaćeni samo osnovni segmenti pomorske privrede kao što su brodarstvo i usluge u pomorskom prevozu, brodogradnja, lučka infrastruktura, lučke usluge i ljudski resursi, već i sve druge srodne djelatnosti. Konkretno, Plava ekonomija obuhvata sve privredne aktivnosti povezane sa morem ili obalnim područjima, a uključuje sektore kao što su ribarstvo, nautički turizam, istraživanje i proizvodnju ugljovodnika, kao i industrije u nastajanju, poput biotehnologije mora. Plava ekonomija podrazumijeva upotrebu morskih resursa za razvoj privrednih aktivnosti, na način prihvatljiv za životnu sredinu, odnosno morski ekosistem. Posebna pažnja posvećena je aktivnostima koje imaju za cilj jačanje administrativnih kapaciteta kako bi se stvorile pretpostavke za kvalitetnu realizaciju definisanih strateških ciljeva i pravovremeno usvajanje odgovarajućih korektivnih mjera.

Principi koji su pratili proces izrade Strategije razvoja pomorske privrede mogu se, u konačnom, svesti na:

- princip usklađenosti strateških opredjeljenja sa prioritetima nacionalnih planskih i strateških dokumenata kojima se utvrđuju opšti pravci razvoja, te usklađenost sa finansijskim strateškim dokumentima i ekonomskom politikom Crne Gore;
- princip finansijske održivosti koji podrazumijeva da se prilikom planiranja aktivnosti koje imaju za cilj sprovođenje strateških ciljeva vodilo računa o racionalnoj potrošnji i uključenosti relevantnih organa državne uprave kako bi se obezbijedili odgovarajući uslovi, resursi i podrška za postizanje željenih rezultata;
- princip transparentnosti koji podrazumijeva da se u toku pripreme strateškog dokumenta sproveo postupak konsultovanja organa, organizacija, udruženja i pojedinaca u početnoj fazi njegove pripreme, kao i organizovanje javne rasprave o tekstu predloga strateškog dokumenta, u skladu sa propisom Vlade kojim se uređuje sprovođenje javne rasprave u pripremi zakona i strategija;
- princip kontinuiteta koji podrazumijeva da je obezbijeđeno praćenje sprovođenja i evaluacija postignutih učinaka strateškog dokumenata u cilju daljeg obezbjeđivanja procesa planiranja javnih politika;
- princip ekonomičnosti i racionalnog planiranja koji podrazumijeva da se prilikom planiranja i izrade strateškog dokumenta vodilo računa o stepenu ljudskih, organizacionih, finansijskih i materijalnih resursa koji su na raspolaganju za njegovo sprovođenje, a da se pritom iskoriste svi postojeći kapaciteti organa državne uprave koji su zaduženi za sprovođenje strateškog dokumenta.

## DIO B: ANALIZA STANJA

**B.1: Pregled pomorske politike Evropske unije****B.1.1 Osnovne odlike i trendovi evropskog pomorskog sektora**

Evropa se danas smatra centrom svjetskih pomorskih aktivnosti. Na njenoj teritoriji posluje 329 ključnih morskih luka, a evropski brodari kontrolišu gotovo jednu trećinu svjetske trgovačke flote. Budući da se skoro 75% evropske spoljne razmjene odvija pomorskim putem, pomorski sektor, koji se smatra akceleratorom ekonomskog rasta, značajno doprinosi razvoju konkurentnog i efikasnog saobraćajnog sistema u EU. Danas se gotovo trećina robne razmjene unutar EU odvija pomorskim putem, a godišnje se 400 miliona putnika ukrcava i iskrcava u evropskim lukama. No i pored toga i dalje postoje brojni izazovi koji ograničavaju potencijal sektora, a oni se prije svega odnose na slabu povezanost i razmjenu informacija, administrativne barijere i nedovoljnu integraciju sa cjelokupnom saobraćajnom mrežom.

Evropska pomorska politika usmjerena je na unaprjeđenje konkurentnosti evropskih brodara na međunarodnom tržištu brodskog prostora, na unaprjeđenje sigurnosti pomorske plovidbe i bezbjednosti lučkih postrojenja i brodova, inovacije i uvođenje informacionih tehnologija kao i na ublažavanje uticaja pomorskog saobraćaja na životnu sredinu, naročito u dijelu ograničavanja emisije štetnih gasova sa brodova. U tom smislu, Evropska unija je kreirala vjerovatno najobimniji i najefikasniji regulatorni okvir koji se odnosi na sve aspekte pomorske industrije, a prije svega na sigurnost, zaštitu životne sredine i obavezu uvođenja inovacija i novih sofisticiranih informacionih tehnologija u pomorstvu. Iako evropski pristup u velikoj mjeri odražava međunarodne obaveze država članica koje je definisala Međunarodna pomorska organizacija (IMO), isti značajno doprinosi ujednačenoj implementaciji propisa i sveukupnom unaprjeđenju funkcionisanja i efikasnosti pomorskog saobraćaja.

Evropska agencija za pomorsku sigurnost (u daljem tekstu: EMSA) igra važnu ulogu u cjelokupnom sprovođenju pomorske politike pružajući Evropskoj komisiji tehničku, operativnu i stručnu pomoć. EMSA, između ostalog, ima ključnu ulogu u pružanju konkretnih tehničkih rješenja koja se odnose na nadzor i kontrolu pomorskog saobraćaja direktno saradujući sa pomorskim administracijama država članica i zemalja kandidata, te drugim agencijama Evropske unije kao što su Frontex i Evropska agencija za kontrolu ribarstva (EFCA).

**Prioriteti i aktivnosti EU:**

- Dekarbonizacija (Zero Waste – Zero Emission, upravljanje otpadom u lukama, smanjenje emisije štetnih gasova i efekta staklene bašte)
- Digitalizacija (automatizacija; sistem jedinstvenog prozora, e-manifest)
- Ulaganja (održivost i konkurentnost, kontrola državne pomoći)
- Inovacije (unaprjeđenje stručnih kapaciteta, podsticanje istraživanja)



### Sigurnost:

- SafeSeaNet
- Nadzor i kontrola pomorskog saobraćaja
- Reagovanje u vanrednim situacijama
- Brza identifikacija visoko rizičnih brodova
- Mjere predostrožnosti

Evropska komisija ulaže značajne napore u cilju smanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na životnu sredinu podržavajući investicije u nove tehnologije u vidu subvencija ili poreskih olakšica. Takođe, Komisija podstiče lučki sektor da sprovodi mjere koje mogu stimulisati upotrebu ekoloških, tj. „zelenih“ brodova.



### Smanjenje uticaja na životnu sredinu:

- Korišćenje čistih goriva u cilju smanjenja emisije štetnih gasova i efekta staklene bašte
- Tretiranje broskog otpada i ostatka tereta u lučkim postrojenjima za prihvatanje otpada sa brodova
- Reciklaža tehnološki zastarjelih brodova u cilju zaštite životne sredine



### Pojednostavljenje administrativnih procedura

- Unaprjeđenje konkurentnosti
- Smanjenje troškova
- Ušteda vremena

**Izvor:** Podaci i grafikoni preuzeti sa web stranice Evropske komisije [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en)

U pomorskom saobraćaju moraju se slijediti kompleksne administrativne procedure koje se odnose na najavu i prihvatanje broda i tereta, te pružanje niza informacija koje su u vezi sa carinom, porezom, imigracijom, sigurnošću pomorske plovidbe, bezbjednošću lučkih postrojenja i brodova, zaštitom životne sredine, zdravstvenom zaštitom i dr. Iz tih razloga, prije uplovljenja broda u luku, odnosno prije njegovog isplavljenja, nadležni organi svake obalne države zahtijevaju brojna dokumenta i informacije koji se odnose na naprijed navedeno.

Uvidjevši da je potrebno tehnološki osavremeniti i pojednostaviti formalnosti najave i prihvata brodova, deklaracije tereta i putnika, odnosno davanja slobodnog saobraćaja u lukama država članica EU, Evropska komisija je EU



Direktivom 2010/65/EU<sup>1</sup> uvela obavezu implementaciju sistema Jedinственog nacionalnog prozora - „Maritime Single Window” (MNSW), o čemu će biti riječi u nastavku.

Polazeći od činjenice da je digitalizacija ključna za poboljšanje integracije pomorskog saobraćaja u multimodalni logistički lanac, Evropska komisija sada radi na uvođenju sistema **eManifest** kojim želi dodatno pojednostaviti i ujednačiti carinske formalnosti u lukama država članica. Harmonizacija navedenih administrativnih formalnosti skraćuje vrijeme boravka broda u lukama značajno smanjujući operativne troškove broda, a ima za cilj unaprjeđenje sigurnosti i efikasnosti pomorskog saobraćaja, a samim tim i konkurentnosti evropskih luka.

### B.1.2 Bijela knjiga EU iz 2011. godine - Putokaz ka jedinstvenom evropskom transportnom prostoru

U Bijeloj knjizi<sup>2</sup> EU iz 2011. godine - Putokaz ka jedinstvenom evropskom transportnom prostoru - prema konkurentnom transportnom sistemu sa efikasnim iskorišćenjem resursa, dato je 40 konkretnih inicijativa za uklanjanje prepreka i uskih grla u oblastima koje se odnose na saobraćajnu infrastrukturu, investicije, inovacije i razvoj tri posebna segmenta unutrašnjeg transportnog tržišta do 2050. godine: daljinski, na srednjim rastojanjima i gradski transport. Da bi se stvorio jedinstveni evropski transportni prostor nužno je povezati različite vidove transporta, tako da dokument podstiče diversifikaciju kretanja putnika i roba. Ovakav pristup ima za cilj dostizanje manjeg stepena zavisnosti transporta od razvoja naftne industrije, kao i smanjenje emisija gasova i efekta staklene bašte. Bijela knjiga pomorski saobraćaj vidi kao jedinstven transportni prostor bez barijera koji se koristi u svojim punim kapacitetima sa jasno uspostavljenim sistemom njegovog nadzora i upravljanja. Osim toga, Bijela knjiga predviđa uspostavljanje jedinstvenih pravila po kojima se određenim brodovima može izdati izuzeće od obavezne upotrebe pomorskog pilota u evropskim lukama. Bijela knjiga sadrži i rješenja koja imaju za cilj povećanje transparentnosti finansiranja luka i pružanja lučkih usluga, sve u cilju zaštite konkurencije.

Izvještaj koji se odnosi na primjenu Bijele knjige, koji je objavljen 2016. godine, kao prioritete Evropske komisije za period 2014 - 2019. godine prepoznaje:

- stvaranje novih radnih mjesta, podsticanje ekonomskog rasta i ulaganja;
- pravednije unutrašnje tržište sa ojačanom industrijskom bazom;
- efikasna energetska unija sa perspektivnom politikom klimatskih promjena;
- povezano jedinstveno digitalno tržište;
- balansirana i progresivna trgovinska politika.

Očigledno je da se EU fokusira na društveno-ekonomski aspekt svojih politika, što se, naravno, odražava i na kratkoročnu i dugoročnu strategiju daljeg razvoja saobraćajnog sektora.

### B.1.3. Pomorska politika Evropske unije - prioriteti i inicijative

Evropska unija pomorski sektor smatra katalizatorom ekonomskog razvoja i prosperiteta. Pomorski transport omogućava trgovinu i kontakte između svih evropskih država obezbjeđujući kontinuirano snabdijevanje energijom, hranom i robom. Politika u pomorskom saobraćaju Evropske unije bazirana je na članu 84 stav 2 Rimskog ugovora iz 1957. godine, koji danas predstavlja osnov za donošenje pravila o zajedničkoj politici u pomorskom i vazdušnom saobraćaju.

Evropska unija u odnosu na spoljno tržište vodi liberalnu pomorsku politiku kako bi obezbijedila slobodan pristup svom brodarstvu na tržištu pomorsko-transportnih usluga trećih zemalja, a u odnosu na unutrašnje tržište utvrđuje pravila kojima ukida sve barijere koje su na putu stvaranja jedinstvenog tržišta u kojem će se pomorsko-transportne usluge pružati bez bilo kakvih prepreka. Osim toga, Evropska unija svojom politikom nastoji obezbijediti slobodan pristup brodarskom tržištu zasnovan na načelima zdrave konkurencije.

Evropska komisija unaprjeđuje konkurentnost evropskog pomorskog sektora uvođenjem sigurnosnih standarda koji imaju za cilj isključivanje tehnički zastarjelih brodova iz pomorskog saobraćaja, prevenciju nastanka pomorskih nezgoda i nesreća i smanjenje uticaja pomorskog saobraćaja na životnu sredinu. Osim toga, evropska politika

<sup>1</sup> U vezi sa Regulativom (EU) 2019/1239 Evropskog parlamentom i Vijeća od 20. juna 2019. godine

<sup>2</sup> Bijela knjiga (White paper) EU iz 2011. godine - Putokaz ka jedinstvenom evropskom transportnom prostoru - prema konkurentnom transportnom sistemu sa efikasnim iskorišćenjem resursa

unaprjeđuje konkurentnost svog pomorskog sektora uvođenjem novih tehnologija i uklanjanjem administrativnih barijera. Komisija takođe aktivno radi na suzbijanju piraterije i terorizma, a jedna od važnijih komponenti evropske pomorske politike odnosi se na socijalnu dimenziju pomorskog sektora, tj. na unaprjeđenje radnih i životnih uslova na brodu, sigurnosti i zdravlja na radu i na stručno osposobljavanje i obuku pomoraca. Osim navedenog, evropska pomorska politika ima za cilj da zaštiti prava korisnika usluga pomorskog transporta, prije svega prava putnika.

Strateški ciljevi i preporuke Evropske komisije sažeti su u Politici pomorskog transporta do 2018<sup>3</sup>. godine. Izvještaj o sprovođenju ovog dokumenta objavljen je u septembru 2016. godine i isti kvantifikuje dosadašnja dostignuća identifikujući istovremeno oblasti koje je nužno dodatno unaprijediti<sup>4</sup>.

Izvještaj o primjeni ovog strateškog dokumenta fokusira se na pet ključnih oblasti:

**(i) Pomorska sigurnost i bezbjednost sa sljedećim aspektima:**

- a. EMSA je dobila mandat da pruža podršku zemljama kandidatima za članstvo u Evropskoj uniji i drugim susjednim zemljama kao i da proširi svoje djelovanje koje se odnosi na prevenciju zagađenja mora sa plovnih objekata na instalacije za proizvodnju ugljovodonika;
- b. Poboljšanje usklađenosti država zastava, članica EU, na način da se obezbijedi da iste efikasno i dosljedno izvršavaju svoje obaveze u dijelu kontrole države zastave, uvođenjem obaveznog audita države zastave za sve države članice EU od 2009. godine (IMSAS Audit) kojeg sprovodi IMO nad svim zemljama članicama i u kojem je jedno od ključnih pitanja strategija dalje implementacije međunarodnih standarda sigurnosti, bezbjednosti i zaštite mora od zagađenja sa plovnih objekata;
- c. Kontrola države luke: Komisija od 2009. godine pruža tehničku podršku državama članicama u sprovođenju novog pristupa inspekcijskom pregledu brodova koji se zasniva na riziku. EMSA pruža svim državama članicama (kao i Norveškoj, Rusiji, Kanadi kao i članicama Paris MoU) tehničku podršku o ovom režimu inspekcijskog nadzora i upravljanju informacionim sistemom za identifikaciju visoko rizičnih brodova koji ujedno sadrži podatke o izvršenim inspekcijskim pregledima – THETIS;
- d. Što se tiče odgovornosti obalnih država, evropski sistem za razmjenu podataka bitnih za pomorsku sigurnost (SafeSeaNet) danas je u potpunosti operativan i pokriva sve evropske obalne vode. Navedeni sistem omogućava ranu identifikaciju brodova i drugih plovnih objekata visokog rizika, preduzimanje preventivnih mjera i bolju koordinaciju u vanrednim situacijama, uključujući i operacije traganja i spašavanja na moru. Nakon usvojenih novina iz 2014-2015. godine, danas je u potpunosti operativan integrisani sistem upravljanja informacijama koji koristi EMSA koji je zasnovan na SafeSeaNet, LRIT, T-AIS i SAT-AIS i CleanSeaNet, koji takođe koriste i druge evropske agencije;
- e. Primjena Smjernica Evropske unije o mjestima skloništa za brodove, odnosno zbrinjavanju brodova koji se nalaze u vanrednim situacijama;
- f. Istraga pomorskih nezgoda i nesreća: fokus je da se obezbijedi pravilna primjena evropskih propisa i IMO Kodeksa o istraživanju pomorskih nezgoda i nesreća, po kome su države članice dužne osnovati nezavisno tijelo za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća sa fokusom na sprovođenje sigurnosnih istraga i preventivnom djelovanju uz primjenu jasno utvđenog sistema izvještavanja prema EMSA;
- g. U pogledu sigurnosti putničkih brodova, fokus je bio na poboljšanju efikasnosti i primjenjivosti postojećih evropskih propisa. S tim u vezi, Komisija je 6. juna 2016. usvojila niz mjera kako bi se pojednostavila i poboljšala primjena zajedničkih pravila o sigurnosti putničkih brodova u vodama EU.
- h. Kada je u pitanju osiguranje od odgovornosti brodarka čiji se brodovi tiču evropskih luka, Komisija je u martu 2016. godine objavila Izvještaj o primjeni EU Direktive 2009/20/EC o osiguranju

<sup>3</sup> Evropska komisija, Brisel, 21.1.2009. godine (2009) - Komunikacija Komisije Evropskom parlamentu, Savjetu, Evropskom ekonomsko-socijalnom odboru i Regionalnom odboru

<sup>4</sup> Strateški ciljevi i preporuke za Politiku pomorskog saobraćaja EU do 2018. godine Brisel, 30.9.2016. godine - Finalni radni dokument Komisije o sprovođenju Politiku pomorskog saobraćaja EU 2009-2018.

vlasnika brodova za pomorska potraživanja, te se konstatuje da je u tom dijelu postignut značajan napredak. U međunarodnom kontekstu, Komisija od 2009. godine kontinuirano promoviše potvrđivanje i primjenu svih IMO konvencija koje uređuju pitanje odgovornosti brodara i sistem naknade štete u vezi sa brodarskim aktivnostima. U tom dijelu je takođe ostvaren važan napredak, posebno stupanjem na snagu Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem i Konvencije o uklanjanju olupina iz 2007. godine.

- i. Što se tiče bezbjednosti, uz SOLAS Poglavlje XI-2 i Dio A, odnosno ISPS Pravilnik o bezbjednosnoj zaštiti brodova i lučkih postrojenja i dobar dio preporuka datih u Dijelu B, Uredba Evropske komisije br. 725/2004 o jačanju bezbjednosne zaštite brodova i luka predstavlja dodatni instrument koji ima za cilj harmonizaciju u primjeni navedenih međunarodnih propisa.

**(ii) Digitalizacija i uklanjanje administrativnih prepreka, sa sljedećim aspektima:**

- a. Uspostavljanje istinskog „evropskog pomorskog saobraćajnog prostora bez barijera“ uklanjanjem nepotrebnih administrativnih prepreka za pomorski saobraćaj koje se odnose na unutrašnje tržište Evropske unije;
- b. Dodatno unaprjeđenje SafeSeaNet sistema za razmjenu podataka razmjenom dodatnih informacija u cilju postizanja zavidnog nivoa efikasnosti pomorskog saobraćaja unutar Evropske unije;
- c. Potpuna harmonizacija implementacije nacionalnog sistema “Jedinstvenog prozora” (National Maritime Single Window - NMSW);
- d. Dalje pojednostavljenje carinskih formalnosti, odnosno potpuna liberalizacija od carinskih formalnosti za robu koja se prevozi između luka država članica Evropske unije koja je pokrenuta inicijativom Plavi pojas iz 2013. godine;
- e. Dalji rad na stvaranju okvirnih pravila za investiranje u lučki sektor i projekte koji imaju za cilj poboljšanje povezanosti luka sa zaleđem uz valorizaciju evropskih fondova, a sve u cilju daljeg razvoja trans-evropskih mreža i jačanja unutrašnjeg tržišta;
- f. Kroz inicijativu „Luke: pokretač razvoja“ ukazano je da treba usvojiti dodatne mjere kako bi se poboljšala konkurentnost i ekološke performanse evropskih luka;
- g. U oblasti trans-evropskih mreža (TEN-T), Komisija je imenovala „evropske koordinate“ koji će pratiti dalju realizaciju aktivnosti i usvajanje korektivnih mjera koje imaju za cilj poboljšanje povezanosti evropskih luka sa koridorima trans-evropske mreže;
- h. Posebna pažnja posvećena je inicijativama istraživanja i inovacija koje daju značajan doprinos u postizanju zavidnijeg stepena konkurentnosti evropske pomorske industrije i koje u bitnom određuju njenu sposobnost da se suoči sa izazovima koji se odnose na zaštitu životne sredine i sigurnost pomorske plovidbe.

**(iii) Održivi razvoj i dekarbonizacija pomorske industrije, sa sljedećim aspektima:**

- a. Intenziviranje aktivnosti na postizanju boljih ekoloških performansi pomorske industrije, odnosno na postizanju dugoročnog cilja sažetog u konceptu “nulti otpad i nulte emisije”. U odnosu na 2009. godinu, u ovom dijelu vidljiv je značajan napredak koji se manifestovao usvajanjem Uredbe (EU) 2015/757 Evropskog parlamenta i Savjeta od 29. aprila 2015. godine o praćenju emisija ugljen-dioksida iz pomorskog saobraćaja, izvještavanju i njihovoj verifikaciji koja se od 1. januara 2018. godine primjenjuje na sve brodove iznad 5.000 BT, bez obzira na njihovu zastavu ili evropsku luku u kojoj se takvi brodovi nalaze ili se mogu naći;
- b. U pogledu evropskih propisa o lučkim prihvatnim objektima za brodski otpad i ostatke tereta, Komisija je preduzela niz aktivnosti na poboljšanju i ovog segmenta evropske pomorske industrije. Naime, Evropska komisija je dala niz smjernica koje imaju za cilj poboljšanje manipulacije broskog otpada u evropskim lukama i efikasniji nadzor obalnih država nad sprovođenjem MARPOL konvencije i drugih srodnih propisa;

- c. Globalno brodarstvo uglavnom koristi teška goriva sa visokim sadržajem sumpora i do 3,5%. Nova ograničenja emisije sumpora usvojena su od strane IMO-a 2008. godine, a navedena rješenja inkorporirana su u Direktivu 2012/33/EU od 21. novembra 2012. godine koja određuje sadržaj sumpora u brodskim gorivima. Direktiva 2012/33/EU o izmjeni Direktive 1999/32/EU u vezi sa sadržajem sumpora u brodskim gorivima donesena je kako bi se obezbijedilo usklađivanje s međunarodnim pravom (Aneksom VI MARPOL konvencije) kao i primjena novih globalno utvrđenih standarda emisije SO<sub>2</sub> u EU. Ovom direktivom određuju se standardi za sadržaj sumpora u brodskim gorivima i propisuju strožije vrijednosti. Prema odredbi čl. 4.a, st. 1, države članice su dužne preduzeti sve potrebne mjere kako bi obezbijedile da se u njihovom teritorijalnom moru i isključivoj ekonomskoj zoni ne koriste brodska pogonska goriva čiji sadržaj sumpora prelazi 0,5%, od 2020. godine. Odredbom čl. 4. b) odnosne Direktive propisano je da sadržaj sumpora u brodskim gorivima koje se koristi na vezu u lukama EU ne smije prelaziti 0,10 % ukupne mase. Da bi ispunili ove nove limite, brodari mogu da koriste gorivo sa niskom koncentracijom sumpora; da ugrade vlažni prečišćivač (skruber sa morskom vodom) ili da primijene alternativna goriva.

**(iv) Unaprjeđenje radno-pravnog statusa pomoraca i sistema njihovog stručnog osposobljavanja i obuke:**

- a. Evropska pomorska politika prepoznaje da je održavanje visokih kvalifikacionih standarda u oblasti stručnog osposobljavanja i obuke pomoraca i unaprjeđenja uslova za rad na brodovima koji viju zastavu država članica EU ključno za postizanje željenog stepena pomorske sigurnosti, bezbjednosti brodova i zaštite životne sredine, a samim tim i konkurentnosti evropskog pomorskog sektora. Politike Evropske unije fokusirane su, između ostalog, na konstantno unaprjeđenje radno-pravnog statusa pomoraca i povećanje atraktivnosti ovog poziva. Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine (MLC, 2006) Međunarodne organizacije rada inkorporirana je u zakonodavstvo EU nakon postignutog sporazuma socijalnih partnera. Nadzor nad primjenom ove ključne konvencije koja reguliše radno-pravni status pomoraca na globalnom nivou obezbjeđuje se jasnim mehanizmima koji čine sastavni dio dvije evropske direktive čije je usvajanje imalo za cilj harmonizaciju u primjeni konvencijskih rješenja kada je u pitanju kontrola države zastave, ali i kontrola države luke u okviru PARIS-MoU;
- b. Od 2015. pomorci EU uključeni su u područje primjene pet EU Direktiva o radu, sa ciljem da se dodatno poboljšaju radni i životni uslovi na brodu i da se obezbijedi jednak pravno-administrativni tretman pomoraca u svim državama članicama EU;
- c. Što se tiče standarda obuke, amandmani na STCW konvenciju koji su doneseni u Manili inkorporirani su u evropski regulatorni okvir EU Direktivom 2012/35/EU Evropskog parlamenta i Savjeta o izmjeni Direktive 2008/106/EU o minimalnom nivou obuke pomoraca. Direktiva 2008/106/EU uključuje i zajednički sistem priznavanja ovlašćenja o osposobljenosti pomoraca koje su izdale države koje nisu članice EU. Odluka o priznavanju treće zemlje od strane EU, saglasno ovoj direktivi, zasniva se na procjeni njenog sistema obuke i izdavanja ovlašćenja pomorcima, a odnosnu kontrolu usklađenosti sprovodi EMSA;
- d. Evropska unija danas ima oko 220.000 pomoraca, što čini oko 18% ukupnog broja pomoraca na globalnom nivou. Evropske politike usmjerene su i na fleksibilniji poreski tretman zarada pomoraca kako bi se obezbijedila njihova konkurentnost na međunarodnom pomorskom tržištu. Ovakve mjere imaju za cilj i podsticanje evropskih brodara da zapošljavaju evropske pomorce, naročito na trajektnim linijama koje opslužuju pomorski saobraćaj Evropske unije. Uprkos povećanju evropske flote, stopa uposlenosti pomoraca iz EU na brodovima koji viju zastave država članica EU nije se proporcionalno povećala. Analitičari smatraju da se navedeni trendovi mogu pripisati tehnološkom napretku i automatizaciji brodskih sistema jer savremene tehnologije zahtijevaju složenije i naprednije vještine pomorske radne snage, ali i manji broj članova posade.

**(v) Jačanje globalne konkurentnosti evropskog pomorskog sektora, sa sljedećim aspektima:**

- a. Pomorski sektor suočen je sa izazovima međunarodne trgovine, nelojalnom konkurencijom, administrativnim barijerama, državnim protekcionizmom, kabotažom i u nekim slučajevima sa restrikcijama kada je u pitanju pomorski prevoz praznih kontejnera;

- b. Bilateralni i multilateralni sporazumi o međunarodnom pomorskom saobraćaju pokazali su se naročito efikasnim za postizanje globalne konkurentnosti evropskog pomorskog sektora. Postojeći bilateralni dijalozi i godišnji sastanci sa Kinom, Japanom, Norveškom, Brazilom i SAD-om identifikovali su područja za unaprjeđenje saradnje i poboljšanje tržišnih uslova za evropski pomorski sektor. Sporazum o pomorskom saobraćaju između EU i Kine smatra se primjerom "najbolje prakse", jer ne samo da pruža pravni okvir za postupanje njegovih potpisnica, već predviđa i mehanizam redovnog dijaloga i razmjene informacija. Na taj način, sporazum obezbjeđuje službenu platformu i mehanizam za rješavanje svih ograničenja i prevazilaženje barijera stvarajući na taj način uslove za pristup tržištu za sva broderska društva iz Evropske unije;
- c. Sporazumi o slobodnoj trgovini (FTA) takođe predstavljaju mehanizme koji unaprjeđuju funkcionisanje i profitabilnost međunarodnog pomorskog saobraćaja. Isti pružaju pravnu sigurnost, predvidljivost i jasnoću, a u većini slučajeva obezbjeđuju jasna rješenja za pristup tržištu trećih zemalja.

Za Evropsku uniju koja je i dalje najvažniji izvoznik na globalnom nivou i drugi najveći uvoznik, pomorska industrija i sve srodne aktivnosti koje su povezane sa morem su od suštinskog značaja za postizanje globalne konkurentnosti evropske privrede u cjelini. Za postizanje tog cilja, uvijek u kontekstu održivosti, potrebno se usredsrediti na koordinaciju između više različitih sektora i oblasti, što i jeste jedan od principa na kojima se zasniva ovaj strateški dokument.

Analizirani podaci ukazuju da evropska pomorska industrija i njeni pomorski centri gube primat u odnosu na druge svjetske pomorske centre. Premještanje broderskih aktivnosti, kao i dalja preregistracija brodova koji viju zastave članica Evropske unije na treće zastave (de-flagging) srednjoročno može negativno uticati na privredu i konkurentnost Evropske unije.

Analiza evropske pomorske politike u odnosu na politike pet međunarodnih pomorskih centara ukazuje na činjenicu da postoji niz važnih nedostataka u kojima Evropska unija trenutno nudi manje atraktivne ili manje dosljedne politike. Promjene u politici se moraju razmotriti ukoliko Evropska unija želi da zadrži svoju konkurentnost kao centar pomorskih aktivnosti.

Analiza je obuhvatila osam faktora konkurentnosti, odnosno:

- i. oporezivanje i druge poreske podsticaje,
- ii. regulatorne, ekonomske i političke faktore,
- iii. dostupnost profesionalnih usluga,
- iv. vještine i konkurentnost pomorskih stručnjaka,
- v. atraktivnost zastave,
- vi. jednostavnost poslovanja (nepostojanje poslovnih barijera),
- vii. zakonodavni okvir,
- viii. dostupnost finansijskih sredstava.

Nedostaci koji su identifikovani u okviru Evropske unije, a koji mogu predstavljati šanse za crnogorsku pomorsku administraciju su:

#### **Oporezivanje i drugi poreski podsticaji:**

Jednostavnost relokacije pomorskih aktivnosti u kombinaciji s agresivnim poreskim podsticajima koji nude drugi međunarodni pomorski centri ukazuju na to da je efektivno oporezivanje na nivou broderske kompanije i akcionara preduslov za održavanje značajnog tržišnog udjela na međunarodnom pomorskom tržištu. Sadašnji režim koji je olakšan podsticajnim politikama zemalja članica Evropske unije koje u nekim zemljama uključuju tonažnu taksu kao alternativni način oporezivanja pomorskih aktivnosti obezbjeđuje relativno konkurentan evropski pomorski sektor. Jasno je da je regulatorni okvir koji uključuje mjere poreskog podsticaja, a sve u cilju poboljšanja konkurentnosti, neophodan za održavanje ravnopravnih uslova za broderska društva bazirana u zemljama Evropske unije, a u odnosu na globalnu konkurenciju, što ne znači da ne postoji prostor za dalje poboljšanje evropske pomorske politike koja bi dodatno osnažila konkurentnost evropskih zastava i Evrope kao centra pomorskih aktivnosti.



**Regulatorni, ekonomski i politički faktori:**

Identifikovan je značajan nedostatak koji se odnosi na primjenu politika i regulatornog okvira zemalja članica Evropske unije. Iako politike Evropske unije u sadašnjem obliku pružaju i više nego solidan regulatorni okvir, ograničena je sloboda država članica da prilagođavaju okvir njihovim specifičnim potrebama. Uočena je slabost koja se ogleda u nedostatku fleksibilnosti kod usvajanja i implementacije podsticajnih mjera, dok su pomorske administracije koje vode druge međunarodne pomorske centre često mnogo pragmatičnije i profitno orijentisanije.

**Dostupnost profesionalnih usluga:**

Postoji značajna razlika između Evropske unije i drugih pomorskih centara. U drugim pomorskim centrima, osnovna ambicija je da se podrži razvoj pratećih pomorsko-profesionalnih usluga kako bi se razvio i poboljšao pomorski klaster i njegova konkurentnost u cjelini. Ovaj trend prati Fond za singapurski pomorski klaster za razvoj radne snage (MCF-MD) i Fond za pomorstvo i avijaciju Hong Konga (MATF). Evropska unija nema sličnu politiku koja se fokusira na razvoj jakog pomorskog sektora koji čini srž uspješnog pomorskog klastera i gdje je prioritet jačanje vještina u svim djelovima pomorske industrije - od pomoraca do brodskih menadžera i brokera. Strategije razvoja klastera najvećih međunarodnih pomorskih centara se fokusiraju na cijeli lanac pratećih pomorskih usluga, dok evropskoj politici za razvoj klastera (pripremljene su u kontekstu Integrisane evropske pomorske politike) nedostaje sličan temeljni fokus.

**Vještine i konkurentnost pomorskih stručnjaka (na brodu i na kopnu):**

Analiza ukazuje na činjenicu da ne postoje značajni nedostaci u regulatornom okviru Evropske unije kada se govori o subvencijama za obuku pomoraca, te o izuzećima u smislu plaćanja poreza na dohodak i doprinosa za socijalno osiguranje. Pomorska obuka može biti subvencionisana u cjelosti pod unaprijed određenim uslovima. U Evropskoj uniji se najčešće radi o subvenciji koja pokriva 50 procenata troškova obuke, što je niže nego u Singapuru gdje subvencija obično pokriva oko 70-90 procenata ovih troškova.

**Atraktivnost zastave:**

Postoje određeni nedostaci u evropskoj pomorskoj politici koji se mogu negativno odraziti na konkurentnost, a samim tim dovesti do relokacije pomorskih aktivnosti i preregistracije brodova na zastave trećih zemalja van Evropske unije. Ovi nedostaci se prije svega ogledaju u uslovima za upis brodova u pogledu nacionalnosti brodarara, te na ograničenja u pogledu nacionalnosti članova posade i starosti brodova koji se mogu kvalifikovati za upis (slučaj Grčke). Navedeno se nastoji otkloniti posebnim pogodnostima koje evropske pomorske zemlje pružaju vlasnicima brodova i brodariman (tonažna taksa, fleksibilniji režim oporezivanja pomoraca, popuštanje ograničenja i uslova koji se odnose na nacionalnost brodarara broda i same brodske posade i dr).

**Jednostavnost poslovanja (nepostojanje poslovnih barijera):**

Kontinuirani fokus evropske pomorske politike na eliminaciji administrativnih barijera u pomorskom sektoru smatra se veoma važnim. Međutim, identifikovano je da Evropska unija svoj pomorski sektor ne posmatra kao dio jedinstvenog globalnog pomorskog sektora pa se, u tom smislu, odnosne politike mogu dodatno unaprijediti.

**Dostupnost finansijskih sredstava:**

Privatna broderska društva upravljaju sa oko 70% evropske flote koja svoje investicione projekte finansiraju kreditnim zaduženjima kod komercijalnih banaka. Sadašnji regulatorni okvir je već restriktivan, a prijedlozi Bazela IV (i vjerovatno obavezna primjena u Evropskoj uniji) će učiniti finansiranje broderskih aktivnosti još težim. S tim u vezi, zaključuje se da se može desiti da broderska društva koja ne posluju u Evropskoj uniji mogu imati na raspolaganju više izvora finansiranja koji ne uključuju samo tradicionalne bankarske kredite.

**B.1.3.1 Integrisana pomorska politika Evropske Unije**

Integrisana pomorska politika predstavlja koherentan pristup svim politikama koje se odnose na more, a podrazumijeva pojačanu koordinaciju između različitih i raznovrsnih sektora i oblasti kao što su brodarstvo, luke, životna sredina, istraživanje mora i podmorja, proizvodnja energije iz izvora koji potiču od mora, brodogradnja, druge prateće djelatnosti u pomorskom saobraćaju, pomorski i priobalni turizam, ribarstvo i marikultura, zapošljavanje, razvoj obalnog područja, kao spoljnu politiku koja se odnosi na pomorstvo.

Integrisana pomorska politika fokusira se na pitanja koja ne spadaju u jednu sektorsku politiku, npr. „plavi rast“ (ekonomski rast zasnovan na sinergiji i koordinaciji različitih sektora i oblasti koji su povezane s morem). Kao takva, Integrisana pomorska politika Evropske unije predstavlja okvir za valorizaciju razvojnih potencijala kroz

usklađivanje razvojnih politika raznovrsnih i ponekad suprotstavljenih sektora koji su u uzajamnoj povezanosti s morem.

Osnovni ciljevi Integrisane pomorske politike sažeti su u nastavku:

- postizanje održivosti u iskorišćavanju mora kako bi se omogućio ekonomski rast priobalnih područja u segmentima brodskog prevoza, morskih luka, brodogradnje i brodoopravljanja, životne sredine, upravljanja živim resursima mora;
- podsticanje istraživanja i inovacija i jačanje naučnih kapaciteta i znanja;
- unaprjeđenje kvaliteta života u priobalnim područjima;
- unaprjeđenje položaja i porepoznatljivosti Evropske unije u globalnoj pomorskoj industriji i dr.;

Integrisana pomorska politika treba da bude instrument za koordinaciju svih postojećih politika uzevši u obzir međusobnu povezanost različitih djelatnosti i ljudskih aktivnosti usredsređenih na more.

#### B.1.3.2 Plavi autoputevi

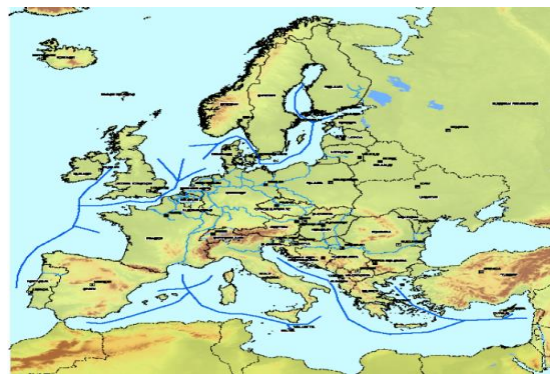
Koncept „Plavi autoputevi“ ima za cilj uvođenje novih intermodalnih logističkih lanaca, što bi u konačnom trebalo da doprinese kvalitetnijoj i efikasnijoj organizaciji transporta. Intermodalni logistički lanci će biti održivi i donijeće značajnije, ne samo transportno-logističke, nego i komercijalne benefite. Na taj način, biće poboljšan pristup tržištima širom Evrope i svijeta, a istovremeno će se doprinijeti rasterećenju evropske saobraćajne putne mreže. Kako bi od plavih autoputeva mogao biti ostvaren puni doprinos, podrazumijeva se da će se morati značajnije koristiti ne samo resursi pomorskog saobraćaja, nego i potencijali željezničke i putne infrastrukture, kao i unutrašnji plovni putevi, kao neizostavni djelovi integrisanog transportnog lanca.

Za postavljanje projekta od evropskog interesa određena su četiri koridora:

- Autoput Baltičkog mora (koji povezuje države članice Baltičkog mora sa zemljama članicama srednje i zapadne Evrope, uključujući put preko kanala Sjeverno more / Baltičko more);
- Pomorski autoput zapadne Evrope (koji vodi od Portugala i Španije preko Atlantskog luka do Sjevernog i Irskog mora);
- Pomorski autoput jugoistočne Evrope (koji povezuje Jadransko more sa Jonskim morem i istočnim Sredozemljem, uključujući Kipar);
- Pomorski autoput jugozapadne Evrope (zapadno Sredozemlje, koji spaja Španiju, Francusku, Italiju, uključujući Maltu i povezuje se s pomorskim autoputem jugoistočne Evrope, uključujući veze s Crnim morem).



Slika br. 2: TEN-T koridori



Slika br. 3: Plavi autoputevi

Smjernice TEN-T<sup>5</sup> iz 2013. godine (Uredba (EU) br. 1315/2013) redefinišu plave autoputeve kao morską dimenziju transevropske saobraćajne mreže koja će doprinijeti postizanju evropskog pomorskog prostora bez prepreka. Zbog značaja povezanosti Crne Gore sa glavnom mrežom evropskih transportnih koridora, a u kontekstu razvoja pomorske privrede, u poglavlju D – Spoljno okruženje dat je detaljniji prikaz ovih koridora i prikaz indikativne transportne mreže koja Crnu Goru povezuje sa ključnim evropskim koridorima.

#### B.1.4 Razvoj osnovne regionalne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi (SEETO)

Cilj SEETO<sup>6</sup>-a (Saobraćajni opservatorij za Jugoistočnu Evropu) je da promoviše saradnju na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnoj SEETO sveobuhvatnoj mreži i ojača lokalni kapacitet za implementaciju investicionih programa kao i prikupljanje i analizu podataka na SEETO sveobuhvatnoj mreži.

Glavni ciljevi SEETO saradnje:

- Razviti sveobuhvatnu SEETO mrežu;
- Poboľjšati i uskladiti regionalne transportne politike i tehničke standarde za razvoj sveobuhvatne SEETO mreže;
- Održavanje efikasne koordinacijske i komunikacijske mreže i
- Integrisati SEETO sveobuhvatnu mrežu u okviru šire trans-evropske mreže.

<sup>5</sup> Transevropska transportna mreža (TEN-T) osnovana je u cilju bržeg i jednostavnijeg protoka dobara i ljudi između zemalja članica Evropske unije. TEN-T za osnovni cilj ima geografsko i privredno približavanje raznih dijelova Evrope kroz razvoj željeznica, puteva, luka, vazdušnih luka i sistema upravljanja saobraćajem, kao i izrada nedostajuće veze (poveznice) na saobraćajnoj mreži, uklanjanje uskih grla i eliminisanje tehničkih barijera koje postoje između transportnih mreža država članica EU, a sve u cilju jačanja socijalne, ekonomske i teritorijalne kohezije Unije i stvaranja jedinstvenog evropskog transportnog područja. Navedeni ciljevi će se, pored ostalog, realizovati izgradnjom nove i modernizacijom i nadogradnjom postojeće saobraćajne infrastrukture.

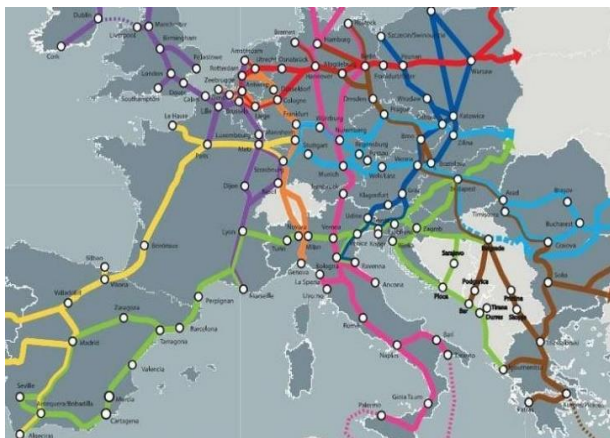
<sup>6</sup> Memorandum o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (SEETO Memorandum) potpisan je u Luksemburgu, 11. juna 2004. godine, od strane Vlade Crne Gore, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Albanije, Srbije i Kosova, kao i od strane Evropske komisije. Shodno tome Crna Gora je bila učesnica ovog formata i punopravni član, te na ovaj način aktivno učestvovala u regionalnoj saradnji koja je kroz ovaj format predstavljala osnov politike djelovanja Evropske Unije prema zemljama Zapadnog Balkana u oblasti saobraćaja. Dalje pozicioniranje Memoranduma omogućeno je i kroz primjenu Protokola IV o kopnom saobraćaju u okviru Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih Zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Republike Crne Gore, s druge strane.



Slika br. 4: Putna mreža u okviru SEETO inicijative



Slika br. 5: Željeznička mreža u okviru SEETO inicijative



Slika br. 6: Integracija SEETO-a s TEN-T projektima



Slika br. 7: SEETO sveobuhvatno područje



## B.2: Pregled crnogorskih strategija, planskih i prostornih dokumenata

### B.2.1 Program ekonomskih reformi za Crnu Goru za 2019-2021. godinu

Strateški razvojni cilj Crne Gore definisan u Programu ekonomskih reformi je održiv i inkluzivan ekonomski rast koji će doprinijeti smanjenju razvojnog jaza zemlje u odnosu na prosjek EU i povećanju kvaliteta života svih njenih građana.

Za ostvarenje prethodno navedenog strateškog cilja razvoja, Vlada Crne Gore u srednjem roku kombinuje dvije grupe mjera ekonomske politike. Prva grupa mjera se odnosi na jačanje makroekonomske stabilnosti zemlje, fiskalne i finansijske. Druga grupa mjera ekonomske politike usmjerena je na sprovođenje strukturnih reformi, odnosno otklanjanje ključnih prepreka za unaprjeđenje konkurentnosti zemlje i povećanje potencijalnog privrednog rasta na srednji i dugi rok.

Programom ekonomskih reformi za period 2019-2021. godine definisane su reformske mjere kao odgovor na probleme konkurentnosti i rasta, shodno Smjernicama Evropske komisije.

### B.2.2 Strategija razvoja saobraćaja za period 2019– 2035. godine

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore u periodu 2019-2035. godina utvrđuje stanje u oblastima transporta, definiše infrastrukturne, organizacione i operativne ciljeve razvoja transportnog sistema, koji se realizuju kroz oročene i dugoročne planove implementacije.

Strategijom razvoja saobraćaja je definisano pet strateških ciljeva:

- ekonomsko blagostanje,
- dostupnost, izvođenje operacija i kvalitet usluge,
- sigurnost i bezbjednost,
- integracija u EU i
- ekološka održivost.

U kontekstu razvoja plave ekonomije u nastavku je dat pregled specifičnih ciljeva i mjera usmjerenih na infrastrukturu, organizaciju i operacije.

Specifični ciljevi i mjere usmjereni na infrastrukturni razvoj

1. završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene SPP – obnavljanje stalne pomorske linije Bar-Bari-Bar;
2. Unaprijediti povezanost luke Bar – povećani tokovi tereta, poboljšana konkurentnost luke, potpuna valorizacija kapaciteta luke Bar:
  - unaprjeđenje željezničkih priključaka sa lukom Bar i
  - proširenje gatova u Luci Bar;
3. revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja – iskoristiti postojeću/napuštenu saobraćajnu infrastrukturu
4. Razvoj lučkog područja luke Bar podrazumijevaće:
  - povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera dobijanjem statusa pretovarne luke – transshipment port
  - proširivanje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta na sjevernoj padini brda Volujica i
  - povećanje pretovara tečnih i rasutih tereta;
5. ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost – stvaranje povoljnih uslova za intermodalni i kombinovani prevoz i logistiku, privlačenje investicija, smanjenje troškova logistike:
  - uspostavljanje intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju;
6. primjena ITS tehnologija u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja – unaprijeđene usluge za korisnike i putnike:



- okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem (VTMIS).

Takođe, prepoznata je potreba uvođenja novih izvora finansiranja i kompanija na tržište, dominantno kroz neki oblik koncesija, kao i ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja ekološki prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja.

Planirano je i uspostavljanje unutrašnjeg plovnog puta – Virpazar, kao i unaprjeđenje povezanosti Luke Bar, i to kroz bolju valorizaciju određenih lučkih usluga i valorizaciju luke Bar kao nove destinacije za krstarenje.

### B.2.3 Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine

Nacionalna strategija održivog razvoja do 2030. godine (NSOR) predstavlja dugoročnu razvojnu strategiju Crne Gore kojom se definišu rješenja za održivo upravljanje nacionalnim resursima.

NSOR-om se utvrđuju principi, strateški ciljevi i mjere za dostizanje dugoročnog održivog razvoja crnogorskog društva, uzimajući u obzir postojeće stanje i preuzete međunarodne obaveze, prioritarno Agendu Ujedinjenih nacija za održivi razvoj i primjenu mjera definisanih u Akcionom planu za period do 2030.godine.

Strategijom se promoviše potreba integracije ekonomskog razvoja, upravljanja prirodnim resursima i njihove zaštite. Ekološki, ekonomski i društveni aspekti razvoja Crne Gore posljednjih decenija ukazuju na moguću opasnost da dođe do kvalitativne i kvantitativne degradacije prirodnih resursa i manje raspoloživosti ostalih resursa (ljudski resurs, kao pretpostavka razvoja, ekonomski kapital).

Strategijom je definisano i upravljanje resursima obalnog područja, koje je jedan je od najvrjednijih resursa Crne Gore i predstavlja ogroman potencijal za inovacije i razvoj.

Najznačajnije ekonomske aktivnosti u obalnom području odnose se na oblasti turizma, pomorstva, brodogradnje, ribarstva i akvakulture.

Strategijom je ukazano i na negativne efekte: neadekvatan razvoj turizma i pomorske privrede, kao i iskorišćavanje mineralnih sirovina (pijeska i kamena), manje učešće poljoprivrede i ribarstva, ubrzana urbanizacija, nezadovoljavajući kvalitet životne sredine, izlovljavanje ribljeg fonda, neadekvatan tretman otpada i otpadnih voda na kopnu, kao i zagađenja s plovila, neodgovarajući načini zbrinjavanja čvrstog i zauljanog otpada, balastnih voda u lukama i sl.

Neodrživom upravljanju obalnim područjem doprinijelo je i nepostojanje kvantitativnih pokazatelja pomoću kojih bi se mogao procijeniti granični kapacitet nosivosti kopna i mora.

### B.2.4 Strategija razvoja turizma do 2020. godine

Vizija strategije turizma do 2020. godine predviđa da se strateški cilj razvoja turizma postigne kroz: stvaranje potrebne turističke i prateće infrastrukture poboljšanjem dostupnosti Crne Gore, unaprjeđenjem komunalne infrastrukture, razvojem novih visokokvalitetnih smještajnih kapaciteta, povećanjem standarda postojećih smještajnih kapaciteta, unaprjeđenjem kvaliteta usluga u sektoru turizma, uspostavljanjem „čistog imidža“ Crne Gore, promocijom razvoja regionalnih klastera, jačanjem institucionalnog okvira, kao i uključivanjem lokalnog stanovništva u turističku privredu.

Strategija izdvaja nekoliko turističkih klastera sa ciljem formiranja većeg obima, kvaliteta i raznolikosti. U okviru primorskog područja mogu se izdvojiti klasteri koji se međusobno razlikuju po karakteristikama predjela i kultura.

### B.2.5 Strategija ribarstva Crne Gore za period 2015-2020. godine

Strategija razvoja ribarstva pruža smjernice razvoja ribarstva Crne Gore u kontekstu opšteg opredjeljenja Crne Gore da vodi politiku pridruživanja EU. Ključni ciljevi razvoja sektora podijeljeni su na kratkoročne i dugoročne.

Kratkoročni cilj u pogledu iskorišćavanja postojećih resursa je aktivacija i modernizacija flote, te uspostavljanje odgovarajućih tržišnih kanala kako bi se osigurala ekonomska održivost ove aktivnosti. Prvi korak u tom smislu je obezbjeđivanje kopnene infrastrukture (luka, mjesta iskrcanja, skladišni prostori) i pronalazak tržišnih kanala (povezivanje sa prerađivačkim kapacitetima ili razvoj drugih tržišta).

Razvoj održivog sektora akvakulture kroz modernizaciju postojećih uzgajališta u oba segmenta – marikulturi i slatkovodnoj akvakulturi radi povećanja proizvodnje, kao i jačanja konkurentnosti i efikasnosti ovog sektora, uz

poštovanje visokih standarda zaštite životne sredine i standarda zdravlja i dobrobiti životinja. Pored vrsta koje se već uzgajaju (brancin, orada, pastrmka, mušulje, ostrige), Crna Gora vidi razvoj akvakulture u proizvodnji drugih vrsta koje dosad nisu bile zabilježene u crnogorskim uzgajalištima, prvenstveno u segmentu uzgoja školjki, pri čemu će se prednost davati uzgoju autohtonih vrsta.

Investicije u prerađivačke kapacitete, povezivanje primarne proizvodnje (ulov i uzgoj) sa prerađivačkim kapacitetima sa ciljem osiguranja razvoja proizvoda visoke dodate vrijednosti, kao i plasman proizvoda namijenjen indirektnom izvozu kroz razvoj turizma i novih ciljanih tržišta koje Crna Gora planira da definiše.

U pogledu ulova male plave ribe i plivaričarskog ribolova, cilj je da se osigura aktivnost sadašnje flote, da se modernizuje i poveća njena ekonomičnost, istovremeno osiguravajući održivi razvoj sektora. U pogledu obalnih alata, Crna Gora planira da zadrži kapacitet flote do procijenjenog broja od 180 plovila. U kočarskom ribolovu Crna Gora će tokom pretpristupnog perioda omogućiti zamjenu pogonskih motora i modernizaciju plovila s ciljem povećanja sigurnosti plovila.

Osim otvaranja novih lokacija, razvoj akvakulture vidi se i u nastavku modernizacije i automatizacije proizvodnje kako u slatkovodnim tako i u morskim uzgajalištima.

Cilj Crne Gore je da modernizuje i razvije prerađivačke kapacitete na način njihovog povezivanja s domaćim ulovom i uzgojem. Predviđa se nastavak procesa povezivanja prerade i primarne proizvodnje kroz razvoj udruživanja u ribarstvu. Razvoj tržišta vidi se i u brendiranju određenih proizvoda ribarstva i ispunjenje određenih standarda.

#### B.2.6 Strategija regionalnog razvoja za period 2014-2020. godina

Osnovni cilj Strategije regionalnog razvoja je postizanje ravnomjernijeg socio-ekonomskog razvoja Crne Gore stvaranjem uslova za povećanje konkurentnosti svih djelova zemlje i realizaciju njihovih razvojnih potencijala.

U Primorskom regionu ključni razvojni ciljevi jedinica lokalne samouprave su vezani za razvoj komunalne i nove putne infrastrukture, razvoj turizma i valorizaciju kulturnog i historijskog naslijeđa. Kao prioritetne oblasti za ostvarenje navedenih razvojnih ciljeva JLS Primorskog regiona, istaknuti su dalji ubrzani razvoj turizma, razvoj priobalne plovidbe, podsticanje razvoja konkurentnog preduzetništva, razvoj poljoprivrede i prerade poljoprivrednih proizvoda, bolja valorizacija morskih potencijala, razvoj neophodnih institucionalnih kapaciteta.

Strategijom su, u domenu saobraćaja, prepoznati kao prioritetni zadaci:

- unaprjeđenje putne infrastrukture,
- stvaranje uslova za unaprjeđenje pomorskog saobraćaja (razvoj projekata priobalne plovidbe i luka) i
- unaprjeđenje avio saobraćaja.

#### B.2.7 Nacionalna strategija upravljanja kvalitetom vazduha 2013-2020.

Nacionalna strategija upravljanja kvalitetom vazduha fokusira se na blagovremeno reagovanje nadležnih organa u slučaju prekoračenja propisanih standarda kvaliteta vazduha. Ovaj strateški dokument predviđa mjere za zaštitu i očuvanje kvaliteta vazduha kao i sprječavanje narušavanja kvaliteta vazduha pažljivim planiranjem održivog razvoja, a naročito u sektorima koji značajno doprinose zagađenju.

Kao najznačajniji izvori zagađenja prepoznati su saobraćaj, proizvodnja energije, industrija, poljoprivreda i grijanje domaćinstava pa su stoga i donešene posebne preventivne mjere kojima se ukazuje na neophodnost primjene principa održivog razvoja u ovim oblastima.

Akcionim planom Strategije je između ostalog planirano donošenje propisa o načinu vođenja inventara emisija zagađujućih materija i inventara GHG gasova, propisa o kontroli emisija isparljivih organskih jedinjenja koje potiču od skladištenja i pretakanja goriva i upotrebe boja i lakova, kao i unaprjeđenje informacionog sistema tako da su podaci o kvalitetu vazduha dostupni u realnom vremenu kako bi se omogućilo izvještavanje u skladu sa propisanim zahtjevima.

Ovdje treba napomenuti da je pravni okvir kojim je Crna Gora uredila zaštitu vazduha od zagađivanja usklađen sa pravnom tekovinom Evropske unije.

### B.2.8 Nacionalna strategija integralnog upravljanja obalnim područjem 2015 – 2030.

Nacionalna strategija integralnog upravljanja obalnim područjem 2015-2030. tretira, pored ostalog, složenija pitanja koja zahtijevaju integralni multisektorski pristup i koordinirano usaglašavanje prioriteta. Takođe, upravljanje komunalnim otpadom i otpadnim vodama sadržani su u ovoj Strategiji jer od uspješnosti njihovog rješavanja zavisi ukupan prostorni, ekonomski i društveni razvoj obalnog područja.

Nacionalna strategija integralnog upravljanja obalnim područjem 2015-2030. kao strateške ciljeve prepoznaje:

- Efikasnu zaštitu prirode, predjela i kulturnih dobara
- Uređenje prostora i održivi prostorni razvoj
- Razvoj infrastrukture za sprječavanje i sanaciju zagađenja
- Poboljšanje učinaka obalne ekonomije
- Unaprjeđivanje sistema upravljanja obalnim područjem
- Jačanje ljudskih resursa i društvene kohezije

U predmetnoj Strategiji akcenat je i na prepoznavanju potrebe zaštite morskih ekosistema i Plavi rast (“Blue growth”).

### B.2.9 Druga nacionalna strategija biodiverziteta sa Akcionim planom 2016-2020.

Druga nacionalna strategija biodiverziteta sa Akcionim planom 2016-2020. prati strateško opredjeljenje države po pitanju potrebe očuvanja biodiverziteta iskazano u važećim strateškim dokumentima. Strategija usvaja i novi konceptualni pristup baziran na potrebi da se snažno doprinese razvoju ključnih oblasti za implementaciju strategije kao što su edukacija, komunikacija, podizanje svijesti u oblasti biodiverziteta i efikasnija integracija zaštite biodiverziteta u druge sektorske politike i aktivnosti.

Ova Strategija definiše sedam strateških ciljeva:

- Do 2020. zaštita biodiverziteta je u praksi jedan od nekoliko najznačajnijih društvenih i političkih prioriteta u ukupnom razvoju;
- Biodiverzitet se štiti multidisciplinarnim i multisektorskim pristupom;
- Efikasan mehanizam finansiranja zaštite biodiverziteta je postignut kao i prelaz ka održivoj ekonomiji biodiverziteta (kao dijelu zelene ekonomije) do 2020.;
- Registrovano je značajno smanjenje identifikovanih direktnih pritisaka na biodiverzitet do 2020.;
- Do 2020. stvoreni su preduslovi i sprovode se ciljne mjere za zaštitu biodiverziteta;
- Do 2020. kreirana je ekološka infrastruktura kao osnova očuvanja nacionalnog biodiverziteta;
- Znanje o biodiverzitetu je unaprijeđeno i sistematizovano, i kroz razvijene mehanizme široko i ravnopravno dostupno.

### B.2.10 Plan upravljanja komunalnim otpadnim vodama 2016-2020.

Plan upravljanja komunalnim otpadnim vodama 2016-2020. usmjeren je na izradu Konsolidovanog Master plana za upravljanje otpadnim vodama na cjelokupnoj teritoriji Crne Gore (2018 – 2035.) i predstavljaće osnov za izradu Plana za implementaciju Direktive o prečišćavanju komunalnih otpadnih voda.

Strategija prikazuje sve ključne aspekte izvještaja koji uključuju: obim i tekuće stanje infrastrukture i usluga oblasti otpadnih voda, projekcije, procjenu nedostataka u smislu Direktive za prečišćavanje komunalnih otpadnih voda. Prezentovane su i predložene mjere za upravljanje otpadnim vodama u cilju postizanja usklađenosti, urađena je procjena troškova, prikazana finansijska analiza i analiza priuštivosti, kao i zaključci analize propisa i institucija. Ciljevi strategije su predstavljeni kao globalni, koji je usmjeren na omogućavanje implementacije zakonodavstva u oblasti životne sredine, odnosno upravljanja otpadnim vodama, i posebni, usmjeren na konsolidovani master plan za upravljanje otpadnim vodama koji bi obuhvatio cjelokupnu teritoriju Crne Gore, na osnovu revizije i ažuriranja dva postojeća Master plana i nacrt specifičnih Planova implementacije (DSIP) za Direktivu o prečišćavanju komunalnih otpadnih voda.

### B.2.11 Nacionalna strategija u oblasti klimatskih promjena 2015-2030.

Strategija je podijeljena u deset poglavlja i bavi se metodologijom izrade scenarija projekcije emisija gasova sa efektom staklene bašte. U navedenoj strategiji analizirani su ciljevi politike EU, imajući u vidu da Crna Gora kao zemlja kandidat za članstvo u EU mora svoje dugoročne ciljeve u oblasti klimatskih promjena uskladiti sa ciljevima EU. Iz tog razloga ključni dokumenti koji su razmatrani jesu Okvirna klimatska i energetska politika do 2030. godine i Mapa puta ka konkurentnoj niskokarbonskoj privredi u 2050.

Ključna poruka ove strategije je da se strategija ne može implementirati bez integracije ciljeva strategije u značajne sektorske strategije i politike.

### B.2.12 Prostorni plan posebne namjene za obalno područje Crne Gore

PPP za obalno područje Crne Gore definiše način organizacije i režime korišćenja područja Primorskog regiona kao i raspored funkcija i zona za pojedine namjene u prostoru. Pojas između 100 i 1.000 m (osim na ostrvima) definiše se kao zona rezervisana za razvoj turizma, uz uvažavanje svih režima zaštite prostora. Prostor izvan 1.000 m od obale i naselja, nije predmet detaljne razrade ovog plana, već se daju razvojne smjernice i pravila koja će se koristiti pri izradi PUP-ova opština, a zatim i Plana generalne regulacije.

PPP prepoznaje turizam kao osnovni motor razvoja ovog regiona. Projekti izgradnje marina za mega-jahte kao što je Luka Tivat – Porto Montenegro, te kompleks turističkih sadržaja na poluostrvu Luštica, Portonovi i drugi, preduslov su za pomjeranje kvaliteta sadašnjeg turističkog proizvoda ka kategoriji elitnog. Međutim, razvoj treba da bude zasnovan na disperziji privrednih djelatnosti koja se, između ostalog, ostvaruje i razvojem moderne pomorske privrede. Pomorski saobraćaj, luke, slobodne zone i podrška pomorskom inženjeringu predstavljaju važnu orijentaciju. Luka Bar i brodogradilišna luka Bijela predstavljaju razvojne osnove za ove aktivnosti u mediteranskoj zoni.

Analiza pomorske privrede ukazuje na postojanje značajnih potencijala koji, međutim, nisu iskorišćeni. Prije svega prisutni su problemi finansiranja, zastarjela tehnologija, neiskorišćenost kapaciteta, nedovoljan broj stranih i domaćih investicija, višak zaposlenih sa jedne strane i nepostojanje dovoljnog broja kvalifikovanog kadra sa druge strane. U skladu sa smjericama PPP-a aktivnosti u cilju ozdravljenja i daljeg razvoja pomorskog sektora su: liberalizacija poslovanja, zaokruživanje zakonskog okvira, usklađivanje sa međunarodnim standardima, unaprjeđenje dostupnosti podataka i reforma statistike. Posebno treba uvažiti činjenicu da je pomorstvo kapitalno intenzivna djelatnost, koja zahtijeva dugoročni razvoj i da svako zaostajanje u savremenim trendovima (zastarijevanje opreme, veliki amortizacioni trošak, neuposlenost brodova i sl.) nanose veliku štetu sektoru. Sa druge strane, potrebno je imati u vidu da Crna Gora spada u grupu zemalja koje imaju privilegiju izlaska na more i da, s obzirom na njenu ekonomsku veličinu, pomorstvo može biti značajan generator razvoja.

Saglasno PPP za obalno područje, pomorska privreda se u proteklom periodu nije dovoljno afirmisala tako da potencijali nisu adekvatno iskorišćeni. Planom se predviđaju aktivnosti u cilju razvoja pomorskog sektora kroz liberalizaciju poslovanja, usklađivanje sa međunarodnim standardima i direktne inostrane investicije. Ključ za razvoj i ponovno oživljavanje pomorske privrede u Crnoj Gori je strano direktno investiranje. Slobodne zone (SZ), posebno slobodna zona Luka Bar, predstavljaju značajan ekonomski potencijal, a privlačenje inostranih investicija preko Slobodnih zona, koje nude niz prednosti zemlji domaćinu i inostranim investitorima, prepoznato je kao jedan od prioriteta.

Kada su u pitanju objekti nautičkog turizma, PPP predviđa da će njihova izgradnja biti moguća u skladu sa sljedećim uslovima: morski (maritimni) uslovi, prostorni kontekst u odnosu na namjenu i teren, zaštita okoline i kapacitet komunalne infrastrukture. Smještaj objekta nautičkog turizma izvan naselja, a u sklopu izdvojenih turističkih zona zavisi od morskih (maritimnih) i meteoroloških faktora, vrste, veličine i prostorne organizacije turističke zone, sezonskog korišćenja i sl. Za svaku turističku zonu koja izlazi na more, daje se mogućnost komercijalnih vezova, a to podrazumijeva da se na nižem nivou za svaku lokaciju gdje će se realizovati turistički sadržaji izvrši detaljna studija podobnosti sa aspekta prirodnih preduslova, kao i studija procjene uticaja na životnu sredinu.

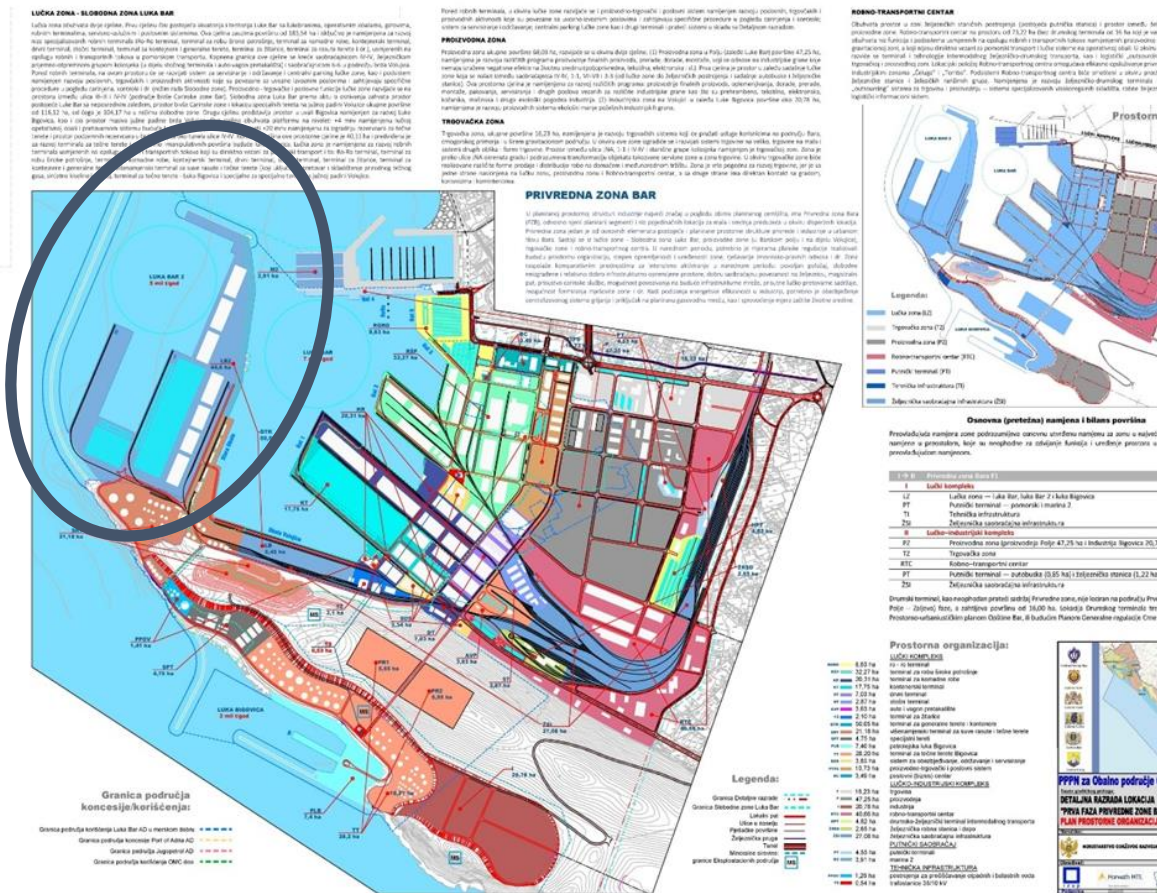
Broj vezova jednog ili više privezišta uz turističku zonu u neposrednom zaleđu iznosi najviše 20% ukupnog broja smještajnih jedinica, ali ne više od 50 vezova. Izgradnju luka nautičkog turizma treba prvenstveno predvidjeti na izrazito degradiranim dijelovima obale, a na ostalim dijelovima treba spriječiti veće promjene konfiguracije nasipanjem i otkopavanjem obale.



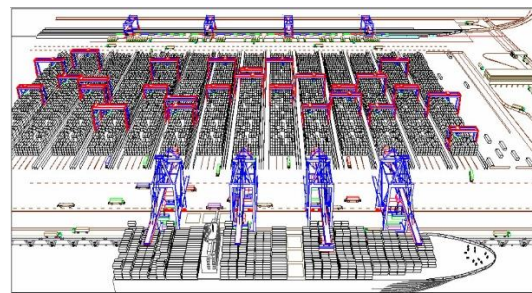
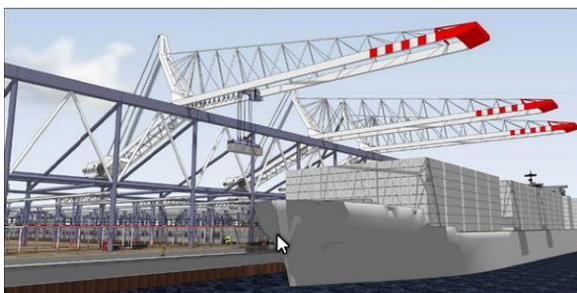
Glavni pravci razvoja luka u Crnoj Gori treba da budu usklađeni sa činjenicama da savremene luke predstavljaju produkt globalne kontejnerizacije i intermodalizma; da su luke postale dinamički čvorovi „kompleksne međunarodne proizvodne/distribucione mreže“ i da su lučke usluge sa sve većim stepenom specijalizacije, promjenljive i integrisane.

Glavni intermodalni terminal na Obalnom području Crne Gore u kome se planiraju kamionski terminali, Ro-Ro terminali, kontejnerski terminali i sl. ovim Planom se predviđa u Luci Bar.

Predviđena je i gradnja Međunarodnog kontejnerskog terminala koji je grafički prikazan na slikama br. 8 i 9. Izvodljivost i karakteristike potencijalnog kontejnerskog terminala će biti utvrđene u prestojećem periodu, imajući u vidu da ovaj projekat treba dodatno razraditi i prilagoditi stvarnim potencijalima crnogorske pomorske privrede i odnosnom tržištu.



Slika br. 8: Grafički prikaz novog kontejnerskog terminala u Luci Bar



Slika br. 9: Grafički prikaz novog kontejnerskog terminala u Luci Bar

Razvoj luke Bar u drugoj fazi treba da omogući dodatnih 5 miliona tona godišnjeg pretovara robe, čime se dostiže stepen iskorišćenosti ukupnog kapaciteta Luke Bar od 12 miliona tona utvrđen Prostornim planom Crne Gore.

Povećanje kapaciteta Luke omogućava izgradnja i uređenje nove lučke akvatorije od postojećeg glavnog lukobrana do vrha brda Volujica koju čine sledeći hidrograđevinski objekti:

- Novi lukobran na vrhu rta Volujica u dužini od 1.665 m sa kotom krune na +7mnv i zaštitni lukobran dužine od 330 m;
- Novi gat sa operativnom obalom dužine 1.500 m koji se dobija rekonstrukcijom i dogradnjom postojećeg glavnog lukobrana na kojem se dobija šest vezova. Četiri veza imaju dužinu 240 m i dubinu dna -14mnv, jedan 220 m i jedan 260 m sa dubinom dna od -16 mnv;
- Dva nova gata dužine 600 m i širine 100 m na kojima se formira ukupno 14 vezova sa dubinom dna od -14 mnv i -18 mnv;

Unutar bazena se formira okretnica brodova radijusa od 500 m.

U zavisnosti od transportno-distributivnih zahtjeva i ekonomskih mogućnosti, robno-transportni centri se mogu realizovati u Zelenici i Lipcima.

Saglasno PPPN, Luka Bar se i dalje razvija kao glavna međunarodna teretna luka u Crnoj Gori; upravljačke aktivnosti treba da budu usmerene ka povišenju stepena iskorišćenja postojećih kapaciteta, razvoju novih kapaciteta u skladu sa realnim zahtjevima korisnika usluga i unapređenju poslovanja u skladu sa relevantnim međunarodnim standardima.

PPPN daje smjernice i za osnovnu mrežu marina u Crnoj Gori sa oko 2000 vezova. Tipologija marina kako je predložena u nastavku primarno se odnosi na njenu orijentaciju prema tržištu i potrebu udovoljavanja posebnim uslovima lokacija. Predložene „VIP“ i „Eko“ marine (kao potkategorije specijalnih marina) bi trebalo da budu podvrgnute istim zakonskim uslovima kao i ostale marine. Podjela marina je izvršena na sljedeći način:

- dvije velike servisne marine kapaciteta 400-800 vezova,
- šest standardnih marina kapaciteta 100-300 vezova i
- četiri specijalne marine s nešto manjim brojem vezova.

Uz njih se podrazumijeva obezbjeđivanje vezova u lukama Kotor, Budva, Zelenika i Herceg Novi, čiji je dio namijenjen i izgrađen za tu svrhu. Prema PPPN marina, odnosno luka nautičkog turizma, mora da ima: prostor i uređaje za spuštanje i podizanje čamaca i jahti na vodene i kopnene i sa vodenih i kopnenih površina; prostor za čuvanje čamaca i jahti na kopnu; uređaje i opremu za održavanje i servisiranje čamaca i jahti. Navedeni uslovi predstavljaju opredjeljujuće kriterijume za definisanje pojma marina u ovom planskom dokumentu.

Prije kretanja u intenzivniju izgradnju nautičkih kapaciteta potrebno je na državnom nivou preduzeti i određene sistemske mjere, posebno po pitanju saobraćajne i komunalne infrastrukture, osiguranja brodova i distribucije meteoroloških podataka.

Tokom izrade Nacrta ovog strateškog dokumenta i u toku javne rasprave, uočene su određene neusaglašenosti između navedene prostorno-planske dokumentacije i odluka koje se odnose na luke, uključujući, primjera radi, i njihovu podjelu. Konkretno, PPPNOP prepoznaje određene kategorije luka nautičkog turizma, kao što su servisne marine, standardne, VIP marine, eko marine itd. dok u Zakonu o lukama, kao i Odlukama donesenim na osnovu navedenog zakona, a koje se odnose na određivanje luka prema značaju, namjeni i vrsti pomorskog saobraćaja, ovakva podjela luka nautičkog turizma nije predviđena. S obzirom na iznijeto, neophodno je u perspektivi izvršiti odgovarajuće usaglašavanje terminologije i pojmova koji tretiraju ovu oblast, kako bi u pravnom poretku uz ujednačen pristup izbjegli i eventualne nejasnoće ili različit tretman luka.

Međutim, imajući u vidu značaj prostorno-planskog dokumenta kao što je PPPNOP, u nastavku je dat izvod iz dijela ovog dokumenta u dijelu koji je relevantan za strateško planiranje u sektoru pomorske privrede.

**Marine - servisne (400-800 vezova):** Marina Bar i Luka Tivat – Porto Montenegro; **standardne:** Kobilica (do 150 vezova), Liman - Ulcinj (do 300 vezova), Bigova (do 150 vezova), Luštica (do 150 vezova), Kumbor (do 250 vezova), Bonići (do 150 vezova uz ograničenje u pogledu visine jarbola plovni objekata) i



**specijalne:** Ada Bojana (do 50 vezova), Buljarica (do 100 vezova), Kotor (do 150 vezova), Risan (do 150 vezova).

<b>Brodogradilišta:</b>	Bijela i Bonići.
<b>Pristaništa:</b>	Pristan, Petrovac, Đenovići, Igalo, Kumbor, Muo, Perast, Opatovo, Pine, aerodrom Tivat (uvala Kukuljina – vodni terminal u funkciji vazdušnog saobraćaja), Prčanj, Dobrota, Solila, Dobra luka, itd.
<b>Privezišta:</b>	Oblatno, Luštica bay, Njivice, Lazaret – Meljine, Zelenika, Glavati – Prčanj, Bonići – Župa, Rose, ostrvo Sveti Nikola, Perazića do, potez Rt Đerane – Port Milena, itd.
<b>Smještaj tehničkih plovnih objekata:</b>	lučko–operativne obale luka u Baru, Zelenici i Lipcima.
<b>Sidrišta – za veće i manje brodove:</b>	između Luke Zelenika i mjesta Kumbor, kao i ispred uvale Meljine, ispred Luke u uvali Kukuljina, ispred Risna, kod crkve Sv. Stasija (Dobrota), kod crkve Sv. Matije kod lučkog svjetla u Luci Kotor, ispred mjesta Prčanj, kod rta Trašte, i u dnu uvale Bigova, uvala Kekavica jugozapadno od crkve Sv. Ilije, uvala Jaz pod sjeveroistočnom obalom u uvali, istočno od Luke Budva, kod rta Zavala, kod ostrva Sv. Nikola, sjeverno od ostrva Stari Ulcinj, kod kapelice na hridi Sv. Neđelja, Luka Bar: Sidrenje je zabranjeno u morskom području omeđenom spojnicom rt Volujica – rt Ratac i obalom E od spojnice. Zapadno od spojnice sidrenje je dozvoljeno, u Ulcinju kad je lijepo vrijeme i za vrijeme bure, brodovi mogu sidriti ispred pristaništa, po buri na dijelu obale između rta Mendra i rta Đeran.
<b>Jezerski saobraćaj:</b>	rijeka Bojana, sistem Porto Milena - kanal (južno od solane) - rijeka Bojana - Skadarsko jezero, čime bi se aktivirao i revitalizovao saobraćaj na unutrašnjim plovnim putevima. Plovni put je potrebno obezbijediti odgovarajućim plovnim dubinama, obilježiti propisanom signalizacijom i obezbijediti svetionicima. Ključni objekti jezerskog saobraćaja su postojeća pristaništa: Plavnica, Rijeka Crnojevića, Virpazar, Lipovik.

PPPN za obalno područje Crne Gore oblast ribarstvo i marikultura prepoznaje kao važna privredna djelatnost koja ima potencijala za razvoj. U cilju budućeg iskorišćavanja postojećih potencijala, predloženo je povećanje flote na krajnji kapacitet flote od 223 plovila, od toga bi 85% plovila činila plovila ispod 10 metara dužine. Segmentacija te flote će zavisiti od raspoloživih ribljih resursa u Jadranskom moru i sve vrste ribolova će biti obuhvaćene planovima upravljanja. Takođe, naglašena je potreba da se obezbijedi logistika na obali, što podrazumijeva uspostavljanje infrastrukture za ribarstvo na obali, odnosno uspostavljanje mjesta prvog iskrcaja, mjesta prve prodaje, mjesta za vez ribarskih brodova u lukama, mjesta za remont ribarskih brodova i tzv. ribarske kućice.

Određivanje, izgradnja i opremanje ribarske luke u Ulcinju (Rt Đeran), u Baru (AD Marina Bar) i Herceg Novom (opciono: Škver, Meljine-Lazaret, Njivice, Zmijice ili dr.), sa pratećom kopnenom infrastrukturom koja uključuje upravljanje ulovom i snabdijevanje plovila gorivom, vodom, strujom, ledom i dr., a po mogućnosti i mjesta za izvlačenje plovila na suvo, remont, skladišne i prerađivačke prostore;

U okviru proglašenih luka od lokalnog značaja (Luka Budva, Luka Tivat – Porto Montenegro, Luka Bonići, Luka Tivat – Kalimanj, Luka Zelenika i Luka Herceg Novi – gradska luka Škver i Luka Risan) odrediti vez za plovila privrednog ribolova i mjesta za iskrcaj ribe na kopnu.

Osim definisanih mjesta u okviru proglašenih luka od lokalnog i nacionalnog značaja, odrediti vez za određeni broj plovila privrednog ribolova u okviru sljedećih lokacija: Bigova; Zelenika, između luke Zelenika i marine Zelenika; Kumbor, mandrač ispod škole; Đenovići, Vojvodića mulo; Baošići, mulo Ribarske zadruge; Bijela, mulo prije brodogradilišta Bijela.

Marikultura predstavlja zahvat u moru gdje se obavlja vještački uzgoj školjki i riba, što zahtijeva plutajuće parkove, odnosno kaveze za uzgoj. Kao moguće nove zone za marikulturu u Bokokotorskom zalivu predlažu se: jugozapadni dio Ostrva Cvijeca, Rose i rt Mirište, a na otvorenom moru izdvajaju se: Uvala Dobreč, Vučja vala, Zlatna luka, Drobni pijesak, Crni rt, uvala Valdanos i okolina ušća rijeke Bojane. Potencijalno pogodno područje za uzgoj morskih organizama u ekstenzivnom ili strogo kontrolisanom polu-intenzivnom tipu uzgoja je područje Ulcinjske Solane.

### B.2.13 Strategija razvoja energetike do 2030. godine

U kontekstu plave ekonomije bitan element predstavlja oblast nafte i gasa. Glavne preporuke Strategije na području sektora nafte i gasa, pored ostalih, su: istražiti šire mogućnosti strukturnih promjena u sektoru transporta sa ciljem smanjenja specifične potrošnje goriva na jedinicu usluga i mogućnosti uvođenja obnovljivih izvora energije (biogoriva i električna energija iz OIE); nastaviti sa intenzivnim istraživanjima na potencijalnim rezervama nafte i gasa u Jadranskom podmorju, kao i podržavati uvođenje tečnog naftnog gasa (TNG) kao zamjene za naftne derivate i uglj, i za električnu energiju u uslugama (turizmu) i domaćinstvima.

### B.2.14 Strategija pametne specijalizacije

Vlada Crne Gore je na sjednici održanoj 20. juna 2019. godine, na predlog Ministarstva nauke, usvojila Strategiju pametne specijalizacije Crne Gore (2019-2024). Pametna specijalizacija je koncept koji obezbjeđuje regionalni razvoj baziran na inovacijama i sinergiji različitosti. Ključne odlike pametne specijalizacije su: stimulisanje inovacija kroz preduzetništvo, modernizaciju i adaptiranje; hrabrost u usvajanju inovativnih rješenja za javnu upravu; strateška tehnološka diverzifikacija u oblastima relativnih snaga i potencijala; povećanje diverzifikacije kroz promovisanje novih veza, sinergije i spill-over efekta (prema Philip McCann (2012)). Strategija pametne specijalizacije (Eng. S3) je vodeći princip koji okuplja poslovnu zajednicu, naučno-istraživačke i javne institucije kao i građane, s primarnim ciljem razvoja i korišćenja inovacija za podsticanje ekonomskog rasta i konkurentnosti, kroz primjenu postojeće baze znanja i kompetencija u cilju korišćenja tržišnih potencijala i rješavanja društvenih izazova.

Crna Gora je uključena i u rad S3 platforme, koja pruža informacije, naučne i profesionalne savjete donosiocima odluka za uspostavljanje i realizaciju njihovih strategija za pametnu specijalizaciju.

Glavni cilj S3 je da se poveća konkurentnost crnogorske ekonomije, koncentrišući resurse znanja i povezujući ih s ograničenim brojem prioriteta. S3 će omogućiti i razvoj novih sektorskih oblasti ili industrija investiranjem u istraživanje i inovacije u oblastima koje sadrže strateški potencijal u našoj državi.

Identifikacijom ključnih prioriteta u S3 omogućava se koncentracija istraživačkih kapaciteta i infrastrukture. To će koristiti i javnom i privatnom sektoru, koji će na taj način okupiti kritičnu masu istraživača koji će zajednički raditi na strateškim temama istraživanja i razvoja s ciljem postizanja istraživačke izvrsnosti, kao i njihove komercijalizacije.

Ova Strategija će Crnoj Gori pomoći podsticanje javnih i privatnih investicija u istraživanje, tehnološki razvoj i inovacije.

### B.2.15 Strateški planovi razvoja jedinica lokalnih samouprava

Zakonom o regionalnom razvoju<sup>7</sup> utvrđena je obaveza donošenja Strateškog plana razvoja jedinica lokalne samouprave koji donosi organ lokalne samouprave na period do sedam godina kojim se uređuje razvoj na lokalnom nivou. U skladu sa pomenutim zakonom četiri primorske opštine imaju važeći strateški plan (Tivat, Ulcinj, Kotor i Bar), dok su preostale opštine u početnoj fazi izrade novih strateških planova, nakon isteka prethodnih planova.

<sup>7</sup> Zakon o regionalnom razvoju ("Sl. list CG", br. 20/2011, 26/2011-spr I 20/2015 i 47/2019)

Strateškim planom razvoja opštine Ulcinj za period 2016-2020. godine definisani su sledeći prioriteti i mjere za njihovu realizaciju:

1. razvoj i unaprjeđenje turizma;
2. održivi razvoj lokalne privrede;
3. zaštita i očuvanje životne sredine;
4. opštinske usluge građanima i privredi.

Strateškim planom razvoja opštine Tivat za period 2019-2022. godine definisani su sledeći strateški ciljevi i prioriteti:

1. unaprjeđenje postojeće i izgradnja nove saobraćajne infrastrukture;
2. stvaranje povoljnijih uslova za što kvalitetniji društveni život građana kroz razvoj kulture, poboljšanje zdravstvenih usluga i statusa pojedinih društvenih grupa;
3. obezbjeđenje kontinuiranog vodosnabdijevanja i unaprjeđenje komunalne infrastrukture;
4. unaprjeđenje oblasti zaštite životne sredine i povećanje stepena energetske efikasnosti.

Strateškim planom razvoja opštine Kotor za period 2020-2024. godine, definisan je, pored ostalih, Specifični strateški cilj Razvoj infrastrukture sa prioritetima:

1. Razvoj putne infrastrukture ( 15 projekata)
2. Poboljšanje vodosnabdijevanja ( 10 projekata)
3. Unaprjeđenje kanizacionog sistema ( 9 projekata)
4. Razvoj objekata zajedničke komunalne potrošnje (16 projekata)
5. Unaprjeđenje snabdijevanje električnom energijom (16 projekata)
6. Razvoj Luke Kotor (8 projekata)

Takođe, u Strateškom planu razvoja opštine Kotor, navedeno je da Opština Kotor, uz potrebu da dodatno ne opterećuje postojeću zauzetost ili ugroženost akvatorija Kotorskog zaliva, ima mogućnosti razvoja morskog i kruzerskog turizma na trenutno manje zauzetim djelovima Kotorskog zaliva (oko Orahovca, Stoliva...) i u akvatoriju Risanskog zaliva. Projekti koji se odnose na Luku Kotor, a sadržani su u Strateškom planu razvoja, korespondiraju sa projektima definisanim Poslovnim planom AD "Luka Kotor" za period od 12 godina, koji zapravo obuhvata koncesioni period po osnovu Ugovora o prvenstvenoj koncesiji, zaključenog između Vlade Crne Gore i ovog privrednog društva.

Strateškim planom razvoja opštine Bar za period 2020-2025. godine, kreiran je povoljan ambijent za buduća investiciona ulaganja, za dalju izgradnju infrastrukture, jačanje privrede, turizma, poljoprivrede, sve uz očuvanje životne sredine. Plan je usklađen sa Strategijom regionalnog razvoja Crne Gore 2020-2025. godine i Zakonom o regionalnom razvoju. Pored okvirnog budžeta za realizaciju projekata iz Strateškog plana, Strateškim planom razvoja prepoznati su i potencijalni partneri, uz čiju finansijsku i tehničku podršku će se raditi na implementaciji plana. Osim sredstava opredijeljenih budžetom Opštine Bar, akcenat će biti stavljen na mogućnost iskorišćavanja sredstava iz državnih fondova i fondova EU i drugih donatora. Kako je navedeno u Strateškom planu, strateški prioritet u domenu saobraćaja i pomorstva predstavlja optimizacija saobraćajnog sistema Bara u funkciji bolje kooperacije, koordinacije i konsolidacije tokova ljudi, roba u usluga. Neophodno je usmjeriti aktivnosti ka kreiranju sistema koji će doprinijeti prevazilaženju identifikovanih ograničenja različitog karaktera u realizaciji saobraćajnih tokova u cilju postizanja većih ekonomskih, prostornih, tehničko-tehnoloških i ekoloških efekata. Proces optimizacije saobraćajnog sistema Bara, u cilju sveukupnog ekonomskog razvoja Bara, zahtijeva adekvatno koncipiran pristup planiranju i realizaciji aktivnosti, koji će rezultirati savremenim održivim rješenjima

U toku izrade Nacrta Strategije razvoja pomorske privrede, Opština Budva je ustupila obrađivaču strateškog dokumenta investiciono-tehničku dokumentaciju za projekat "Južni Jadran"- turističko naselje Jaz, Budva, izrađen 1970. godine od strane Republičkog zavoda za urbanizam i projektovanje SR Crne Gore.

U vrijeme izrade investiciono-tehničke dokumentacije, izgradnja turističkog naselja Jaz bila je prepoznata kao "zahvat od kapitalnog značaja za razvoj turističke privrede u SR Crnoj Gori". Dio projekta obuhvata i izgradnju marine na predmetnoj lokaciji.

Prospektivna procjena troškova radova u US dolarima iznosila je 1970. godine 753.900,00 US dolara, od čega 584.500,00 US dolara za infrastrukturu, a 169.400,00 US dolara za suprastrukturu.

Predmetni projekat posjeduje značajne potencijale, te ga kao takvog treba detaljnije u perspektivi analizirati i sagledati sa ove vremenske distance njegovu izvodljivost i održivost.

### B.3: Analiza pravnog i institucionalnog okvira

#### B.3.1 Institucionalni razvoj pomorskog tržišta - usklađenost kao faktor troškova

Institucionalni razvoj u industriji pomorstva je uvijek ključni faktor u pogledu kratkoročnih i dugoročnih odluka brodovlasnika o njihovom položaju na pomorskom tržištu.

Na 74. sjednici IMO Komiteta za zaštitu životne sredine (MEPC), koja je održana od 13. do 17. maja 2019. godine, donesene su odluke po sledećim najvažnijim tačkama dnevnog reda koje već uveliko utiču na globalnu pomorsku industriju (tj. sve tipove i segmente brodova):

1. Politika GHG: Smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte sa brodova;
2. Politika štetnih emisija sa brodova: Implementacija granice sumpora do 2020. godine;
3. Politika zaštite morske vode: Implementacija Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju balastnim vodama i sedimentima na brodovima, 2004. (u daljem tekstu: Konvencija BWM);

#### B.3.2 Odluke u vezi sa politikom GHG: Smanjenje emisije gasova staklene bašte sa brodova

IMO Komitet za zaštitu životne sredine (MEPC) je još na 72. sjednici usvojio početnu strategiju za smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte sa brodova, definišući viziju smanjenja emisija gasova staklene bašte iz međunarodnog pomorskog transporta i faznu realizaciju. Vizija potvrđuje posvećenost IMO-a smanjenju emisija gasova sa efektom staklene bašte iz međunarodnog pomorskog sektora i, što je najbitnije, u što kraćem roku.

Pod identifikovanim „nivoima ambicija”, inicijalna strategija po prvi put predviđa smanjenje ukupnih emisija gasova sa efektom staklene bašte u međunarodnom pomorskom saobraćaju, što bi trebalo da se desi što je moguće prije i da se ukupne godišnje emisije GHG smanjuju na najmanje 50% do 2050. godine u poređenju sa 2008. godinom, dok se istovremeno nastavljaju naponi da se u potpunosti uklone.

Strategija uključuje specifičnu referencu na „put ka smanjenju emisije CO<sub>2</sub> u skladu sa ciljevima Pariškog sporazuma o temperaturi”.

Inicijalna strategija predstavlja okvir za države članice, određujući buduću viziju međunarodnog pomorstva, nivo ambicije za smanjenje emisija gasova sa efektom staklene bašte i vodećih principa; a uključuje kratkoročne, srednjoročne i dugoročne mjere kandidata sa mogućim vremenskim rokovima i njihovim uticajima na države. Strategija takođe identifikuje barijere i mjere podrške, uključujući izgradnju kapaciteta, tehničku saradnju i istraživanje i razvoj (R&D).

Prema „mapi puta” koju su države članice IMO-a odobrile 2016. godine, početna strategija bi trebalo da bude revidirana do 2023. godine.

Inicijalna IMO strategija<sup>8</sup> o smanjenju gasova sa efektom staklene bašte sa brodova identifikuje nivo ambicija za međunarodni transportni sektor, naglašavajući da će tehnološke inovacije i globalno uvođenje alternativnih goriva

<sup>8</sup>U 2011. godini IMO je postalo prvo međunarodno tijelo koje je usvojilo obavezne mjere energetske efikasnosti za cijeli industrijski sektor sa skupom tehničkih i operativnih zahtjeva za nova i postojeća plovila koji su stupili na snagu 2013. godine. Do 2025. novoizgrađeni brodovi biće 30% energetski efikasniji od onih izgrađenih 2014. godine.

Sistem obaveznog prikupljanja podataka o potrošnji goriva na brodovima, koji je stupio na snagu u martu 2018. godine, obezbijediće podatke i informacije o kojima se mogu donijeti buduće odluke o dodatnim mjerama, osim onih koje su već usvojene. Sistem obaveznog prikupljanja podataka namjerava da bude prvi u trosmjernom pristupu u kojem će analiza prikupljenih podataka pružiti osnovu za objektivnu, transparentnu i inkluzivnu političku debatu u MEPC-u, u okviru mape puta (do 2023) za izradu „Sveobuhvatne IMO strategije za smanjenje emisija gasova sa efektom staklene bašte sa brodova”. Plan je dogovoren 2016. godine.

Projekat partnerstva za globalnu pomorsku energetske efikasnost (projekat GloMEEP) ima za cilj podsticanje uzimanja i implementacije mjera energetske efikasnosti za plovidbu, čime se smanjuju emisije štetnih gasova. Projekat GloMEEP je pokrenut u 2015. godini u saradnji sa Globalnim fondom za zaštitu životne sredine i Programom Ujedinjenih nacija za razvoj. „Globalna industrijska alijansa za podršku transportu sa niskim ugljenikom” (ili GIA), pokrenuta 2017. godine pod pokroviteljstvom GloMEEP projekta, identifikuje i razvija rješenja koja mogu podržati prevazilaženje prepreka za primjenu tehnologija energetske efikasnosti i operativnih mjera u sektoru brodogradnje. Sajt: <http://glomeep.imo.org/>

i/ili izvora energije za međunarodni transport biti značajni za postizanje ukupne ambicije. Pregledima bi trebalo uzeti u obzir ažurirane procjene emisija, opcije smanjenja emisije za međunarodni transport i izvještaje Međuvladinog panela o klimatskim promjenama (IPCC). Ciljevi koji usmjeravaju Inicijalnu strategiju su sljedeći:

- Smanjiti intenzitet ugljenika sa broda kroz implementaciju dodatnih faza indeksa energetske efikasnosti (EEDI) za nove brodove: razmotriti u cilju jačanja zahtjeva za projektovanje energetske efikasnosti za brodove sa procentualnim poboljšanjem za svaku fazu koju treba odrediti za svaki tip broda, po potrebi;
- Smanjiti intenzitet ugljenika u međunarodnom pomorstvu: smanjenje emisije CO<sub>2</sub> po transportu, kao prosjek u međunarodnom pomorstvu, za najmanje 40% do 2030. godine, i do 70% do 2050. godine, u poređenju sa 2008. godinom i
- Smanjiti emisije gasova sa efektom staklene bašte iz međunarodnog pomorskog saobraćaja: u najskorije moguće vrijeme eliminisati emisije štetnih gasova staklene bašte iz međunarodnog pomorskog saobraćaja, odnosno smanjiti ih za najmanje 50% do 2050. godine u odnosu na 2008. godinu. U skladu sa ciljevima Pariškog sporazuma cilj je totalna eliminacija tih gasova.

### B.3.3 Odluke o zahtjevima energetske efikasnosti

MEPC je usvojio izmjene i dopune MARPOL Aneksa VI u vezi sa zahtjevima indeksa energetske efikasnosti (EEDI) za RO-RO cargo i RO-RO putničke brodove.

Standardi za energetske efikasnosti za nove brodove i operativne mjere energetske efikasnosti za postojeće brodove postali su obavezni 2013. godine, stupanjem na snagu relevantnih izmjena i dopuna MARPOL Aneksa VI.

Komitet je obaviješten da je više od 2.700 novih preookeanskih brodova sertifikovano u smislu ispunjavanja standarda energetske efikasnosti.

MEPC je primio izvještaj o napretku od strane korespondentske grupe o pregledu indeksa energetske efikasnosti (EEDI) izvan faze 2 i ponovo uspostavio grupu da bi nastavila svoj rad.

### B.3.4 Obavezan sistem prikupljanja podataka o potrošnji goriva na brodovima

MARPOL amandmani koji su učinili obaveznim sistem prikupljanja podataka<sup>9</sup> za potrošnju goriva na brodovima stupili su na snagu 1. marta 2018. godine. Na taj način se zahtjeva prikupljanje podataka od 1. januara 2019. godine.

---

Globalna mreža pomorske tehnologije (GMN), koju finansira Evropska unija, uspostavila je mrežu od pet centara za pomorsku tehnologiju (MTCC) u Africi, Aziji, Karibima, Latinskoj Americi i Pacifiku. Kroz saradnju i terenske aktivnosti na regionalnom nivou, MTCC će usredsrediti svoje napore tokom 2018. godine i šire kako bi pomogli zemljama u pripremi nacionalnih politika i mjera energetske efikasnosti, promovisala korišćenje niskih emisija ugljenika i operacije u pomorskom saobraćaju i uspostavile dobrovoljne pilot podatke - sisteme za izbor i izvještavanje.

<sup>9</sup> Zahtjevi za podnošenje podataka o potrošnji goriva su najnoviji obavezni zahtjevi usmjereni na povećanje energetske efikasnosti u međunarodnom pomorskom sektoru.

Prikupljanje podataka je počelo 1. januara 2019. godine sa podacima dostavljenim na kraju svake kalendarske godine. Podaci će se dostavljati Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO), Agenciji Ujedinjenih nacija koja je odgovorna za regulisanje sigurnosti i efikasnosti otpreme i sprečavanja zagađenja mora i atmosfere sa brodova.

Sistem za prikupljanje podataka ima za cilj da snabdjeva IMO sa konkretnim podacima o potrošnji goriva, koji bi trebao pomoći državama članicama u donošenju odluka o daljim mjerama koje su potrebne za poboljšanje energetske efikasnosti i rješavanje emisije gasova staklene bašte iz međunarodnog pomorskog saobraćaja.

Obavezni uslovi su usvojeni od strane IMO-ovog Odbora za zaštitu morske sredine (MEPC) u 2016. godini, izmjenama i dopunama poglavlja 4 Aneksa VI Međunarodne konvencije za sprečavanje zagađenja sa brodova (MARPOL). Prema novoj Uredbi 22A o prikupljanju i izvještavanju o potrošnji goriva, brodovi od 5.000 BT i više obavezni su prikupljati podatke o potrošnji za svaku vrstu goriva koje koriste, kao i druge, dodatne, specificirane podatke, uključujući punomoćnike za transportni rad. Ovi brodovi čine oko 85% emisija CO<sub>2</sub> iz međunarodnog pomorskog sektora.

Pored toga, u slučaju brodova od 5.000 BT i više, obavezni Plan upravljanja energetske efikasnošću (SEEMP) mora sadržati opis metodologije koja će se koristiti za prikupljanje podataka i procese koji će se koristiti za prijavljivanje podataka u državu zastavi broda. Novi sistem obaveznog prikupljanja podataka je namijenjen kao prvi u pristupu u tri koraka u kojem će analiza prikupljenih podataka pružiti osnovu za objektivnu, transparentnu i inkluzivnu političku debatu u MEPC-u, u okviru mape puta (do 2023. godine) za izradu „Sveobuhvatne IMO strategije za smanjenje emisija gasova sa efektom staklene bašte sa brodova“. Plan je dogovoren 2016. godine.



MEPC 74 je ažuriran o statusu razvoja IMO baze podataka o potrošnji goriva koji je pokrenut u martu 2018. godine.

Razmotrena su relevantna pitanja koja se odnose na primjenu zahtjeva. MEPC je ranije odobrio format uzorka za potvrđivanje usklađenosti, rano podnošenje SEEMP-a II dijelu plana o potrošnji goriva na brodu i blagovremeno provjeravanje u skladu s pravilom 5.4.5 MARPOL Aneksa VI. Potvrda o usklađenosti treba da potvrdi da su pripremljena metodologija i postupci na osnovu kojih brod prijavljuje podatke koji se zahtijevaju propisima. Na 74. Zasjedanju Komiteta usvojeni su amandmani na Aneks I, II, V, i VI, MARPOL konvencije s tim u vezi, koji će, kako je očekivano, stupiti na snagu 1. oktobra 2020. godine.

### B.3.5 Primjena granice sumpora do 2020. godine - Odobrena zabrana za neusaglašena goriva

Ograničenje sumpora u brodskom gorivu (izvan određenih područja za kontrolu emisije ili ECA-a, gdje je ograničenje 0,10%) ograničeno je na 0,50% na dan 1. januara 2020. godine.

MEPC je usvojio nacrt izmjena i dopuna MARPOL Aneksa VI, kojim se zabranjuje prevoz neispravnih goriva za potrebe sagorijevanja za pogon ili rad na brodu.

Izuzetak bi trebao biti za brodove opremljene odobrenim „ekvivalentnim aranžmanom“ kako bi se zadovoljila granica sumpora - kao što je sistem za čišćenje izduvnih gasova (EGCS) ili tzv. "Scrubber" - koji su već dozvoljeni prema odredbi 4.1 MARPOL Aneksa VI. Ovi aranžmani mogu se koristiti sa "teškim" gorivom visokog sumpora, jer EGCS čisti emisije i stoga se može prihvatiti kao najmanje efikasan u ispunjavanju potrebnog ograničenja sumpora. Pored toga, brodovi koji sprovode istraživačke procese kroz tehnologije smanjenja emisije i kontrole mogu se izuzeti u skladu sa Pravilom 3.2 MARPOL Aneksa VI.

Dosljedna primjena granice sumpora od 0,50% za sve brodove će osigurati održavanje jednakih uslova, što će rezultirati očekivanim poboljšanjem stanja životne sredine i zdravlja ljudi. Sumporni oksidi (SOx) su štetni po ljudsko zdravlje, uzrokujući respiratorne simptome i bolesti pluća. U atmosferi, SOx može dovesti do kisele kiše, što može štetiti usjevima, šumama i vrstama, a u isto vrijeme doprinosi povećanju kisjelosti okeana.

#### Kvalitet goriva - najbolje prakse

MEPC komitet je još na 72. zasjedanju usvojio Smjernice o najboljoj praksi kojom se obezbjeđuje kvalitet brodske goriva. Najbolje prakse imaju za cilj pružanje pomoći u obezbjeđivanju kvaliteta goriva koja se isporučuju i koriste na brodovima, uzimajući u obzir zahtjeve MARPOL-a i siguran i efikasan rad brodskih strojeva.

Takođe se izrađuje nacrt najboljih praksi za dobavljače goriva i najbolju praksu za države članice/ pomorske države.

### B.3.6 Primjena BWM konvencije

BWM konvencija stupila je na snagu septembra 2017. godine i do danas je potvrđena od strane 81 zemlje, što predstavlja blizu 80,76 % globalne tonaže.

MEPC je na 72. sjednici usvojila izmjene i dopune ovog međunarodnog instrumenta koje su stupile na snagu 13. oktobra 2019. godine.

Izmjene se odnose na primjenu ugovora, uključujući i raspored brodova koji se pridržavaju zahtjeva za ispunjavanjem tzv. D-2 standarda (izmjene u dijelu B). U skladu sa rezolucijom MEPC. 287 (71), strane Konvencije BWM već su sprovele raspored za usklađenost opisan u amandmanima nakon stupanja na snagu Konvencije BWM.

Ostale izmjene (na dijelu A i D) čine obaveznim poštovanje Pravilnika o odobrenju sistema upravljanja balastnim vodama, koji je usvojen na sjednici.

Od dana stupanja na snagu, od brodarka se zahtijeva da upravljaju balastnim vodama na način kako bi se izbjegao prenos potencijalno invazivnih vodenih vrsta. Svi brodovi moraju imati plan upravljanja balastnim vodama i voditi knjigu stanja balastnih voda. Brodovi su obavezni da upravljaju balastnim vodama kako bi zadovoljili standard D-1 za razmjenu balastnih voda ili D-2 standard, koji određuje maksimalne granice za ispuštanje održivih organizama, kao i određenih mikroba štetnih za ljudsko zdravlje.

#### Faza sticanja iskustva

Stupanjem na snagu konvencije BWM i usvajanjem prvog seta amandmana, sada se povećava naglasak na njenom djelotvornom sprovođenju i primjeni.



Faza sticanja iskustva (EBP), uspostavljena rezolucijom MEPC.290 (71), omogućuje državama koje imaju luke, državama zastavama i drugim zainteresovanim stranama da sakupljaju, pripremaju i dostavljaju podatke, čija analiza će omogućiti sistematični pregled zasnovan na zahtjevima Konvencije i izradu paketa amandmana na Konvenciju, po potrebi.

### B.3.7 Operativni / finansijski uticaj regulatornog okvira

Institucionalno okruženje koje je do sada prikazano pokazuje agendu globalne, pomorske industrije u kratkoročnom i dugoročnom periodu. Da rezimiramo, glavni pravac brodarskih društava je nerealan put prema poštovanju pravila i propisa koji povećavaju operativne troškove tih istih društava. Ekonomije obima u vezi sa smanjenjem operativnih troškova su od najveće važnosti. U ovom institucionalnom okruženju kontrola troškova i maksimizacija dobiti su takođe važne jer oba faktora mogu uticati na održivost svakog brodarskog društva, posebno onih koje ne mogu razviti ekonomije obima i svakako onih koje ne mogu održavati tekuće troškove ispod prosjeka.

Usvajanje BWM-a, implementacija Sistema za prikupljanje podataka, zagađenje vazduha i nisko sumporno gorivo su neke od najbržih politika sa izrazito negativnim finansijskim uticajem, koje sva brodarska društva moraju sprovesti.

Zaključno, povinovanje crnogorskih brodarskih društava pomenutim propisima dovešće, odnosno već dovodi do drastičnog povećanja tekućih operativnih troškova (oko milion eura po brodu), što svakako povećava prelomnu tačku rentabilnosti u kratkoročnom periodu.

### B.3.8 Pravni aspekt razvoja crnogorske pomorske privrede

Pomorsko pravo je jedna od grana prava koja je najpodložnija međunarodnoj unifikaciji, upravo uslijed međunarodnog karaktera pomorske plovidbe. Bez minimalne unificiranosti pomorski saobraćaj bio bi gotovo nemoguć, naročito kod međunarodne plovidbe kada brod plovi između luka različitih država, odnosno različitih jurisdikcija. Unifikacija pomorskog prava plod je rada na ujednačenju pravnih normi koje su već postojale bilo kao nacionalne pravne norme pojedinih pomorskih zemalja ili kao takozvani pomorski običaji. U tom smislu, može se reći da je cilj unifikacije pomorskog prava zapravo postizanje pravne sigurnosti, odnosno nesmetano odvijanje pomorske plovidbe. Upravo iz tog razloga se usvajaju mnogi međunarodni ugovori i konvencije, a svakako najznačajniju ulogu u toj oblasti ima UNCITRAL– Komisija Ujedinjenih Nacija za međunarodno trgovačko pravo, Međunarodna pomorska organizacija – IMO (eng. International Maritime Organization) na području, prije svega, sigurnosti plovidbe i Međunarodna organizacija rada – MOR (eng. International Labour Organization) na području radno-pravnog statusa pomoraca.

Istorijski gledano, a u kontekstu postojećeg pravnog i institucionalnog okvira u Crnoj Gori, valja napomenuti da je Ustav Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije iz 1963. godine predvidio donošenje pomorskog zakonika, pa se još tada odustalo od daljeg rada na pojedinačnim zakonima, a 1968. godine osnovana je Komisija za rad na pomorskom kodeksu. Ova Komisija na svojoj prvoj sjednici predložila je da se umjesto pomorskog zakonika donese plovidbeni zakonik, koji bi obuhvatio pomorsku i unutrašnju plovidbu, pa je takav predlog prihvaćen u Saveznoj skupštini. Rad Komisije trajao je skoro osam godina i ovo zakonodavno djelo završeno je početkom 1977. godine.

U međuvremenu u Jugoslaviji je donijet novi Ustav iz 1974. godine, kojim više nije bila predviđena mogućnost donošenja kodifikatorskih zakona u formi zakonika, pa je na kraju ovaj sveobuhvatni kodifikatorski akt za pravo pomorske i unutrašnje plovidbe donijet u aprilu 1977. godine pod nazivom Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Sl.list SFRJ“ br. 22/77), a stupio je na snagu 1. januara 1978. godine. Ovim Zakonom je, po prvi put jedinstvenim pravnim aktom u tadašnjoj državi kodifikovano pomorsko pravo, ali isto tako, po prvi put uopšte, regulisano je i pravo unutrašnje plovidbe.

Predmetni Zakon je pošao od koncepcije jedinstvenog regulisanja pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe, ali naravno, to se svuda i uvijek nije moglo postići pa su pojedini pravni instituti regulisani posebnim normama za pomorsko, a posebnim za pravo unutrašnje plovidbe.

U toku njegove primjene sve do raspada Jugoslavije, u ovom Zakonu izvršena je samo jedna značajnija dopuna 1985. godine. Nakon raspada Jugoslavije i to 1998. godine, donijet je novi Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj

plovidbi<sup>10</sup> sa vrlo malim izmjenama u odnosu na onaj iz 1977. Ono što je karakteristično za ovaj zakonski projekat je da je isti rađen u duhu nekih međunarodnih konvencija koje nisu obavezivale tadašnju državnu, upravo iz potrebe unificiranja pomorsko-pravnog regulatornog okvira. Veći dio ovog saveznog Zakona je i dalje u primjeni, o čemu će biti riječi u nastavku.

Na nivou država članica Crna Gora je donijela svoj republički Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1978. godine<sup>11</sup>, kojim je regulisala jedan broj pitanja koja nisu bila uređena saveznim zakonom. Ovaj republički Zakon posljednji put je inoviran 1991. godine, ali je veći dio odredbi ovog Zakona prestao da važi donošenjem Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe<sup>12</sup>. Otuda u našem poretku i danas egzistiraju dva zakona koja imaju isti naziv.

Nakon obnove državnosti Crna Gora je donijela Zakon o moru, Zakon o lukama, Zakon o jahtama, Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata, Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Zakon o bezbjedonosnoj zaštiti brodova i luka i Zakon o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u upisnike i stvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika, a u ostalom dijelu pomorsko-pravne materije i dalje je na snazi pomenuti savezni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine, kao i drugi propisi i podzakonski akti koji proizilaze iz tog Zakona.

Ovdje treba navesti da ima zemalja koje, poput Crne Gore, odustaju od zakonika ili zakona kojima je bilo kodifikovano pomorsko pravo i pravnu materiju uređuju sa više posebnih zakona, a i drugih zemalja koje spajanjem više posebnih zakona u jednu cjelinu dobijaju Zakonik. Nije potrebno ukazivati na prednosti jednog ili drugog pristupa jer se Crna Gora već opredijelila da pravnu materiju iz pomorskog prava uredi kroz više zakona od kojih su, kako je gore naznačeno, neki već usvojeni i uveliko se primjenjuju nešto više od jedne decenije.

U nastavku se daje kratak pregled najvažnijih nacionalnih propisa kojim je regulisana pomorsko-pravna materija sa osvrtom na pitanja koja direktno utiču na razvoj pomorske privrede u kontekstu plave ekonomije.

#### B.3.8.1 Zakon o lukama

Zakonom o lukama<sup>13</sup> uređuju se: pravni status, podjela luka, upravljanje, naknade, koncesije, red, inspekcijски nadzor kao i druga pitanja koja su od značaja za luke u Crnoj Gori. Sa aspekta razvoja pomorske privrede, važno je napomenuti da saglasno važećem zakonskom rješenju lukama od nacionalnog značaja upravlja organ uprave nadležan za luke (Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama). Lukama od lokalnog značaja upravlja pravno lice koje upravlja morskim dobrom u skladu sa ovim i zakonom kojim se uređuje upravljanje morskim dobrom (Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore). U kontekstu razvojnih projekata koji se odnose na lučku infrastrukturu i suprastrukturu, a koji su u fokusu ovog strateškog dokumenta, navodi se da se pravo na upravljanje lukom stiče dodjelom koncesije. Na postupak dodjele koncesije supsidijarno se primjenjuje Zakon o koncesijama. Predmet tako dodijeljene koncesije može biti korišćenje luke ili dijela luke, lučke infrastrukture i suprastrukture, pružanje lučkih usluga i obavljanje ostalih djelatnosti u luci koje su sa tim uslugama u privrednoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi. Predmet koncesije može biti i izgradnja, rekonstrukcija i održavanje lučke infrastrukture i suprastrukture po BOT sistemu uključujući i druge oblike ovog sistema. Koncesija za korišćenje luke ili dijela luke, lučke infrastrukture i suprastrukture daje se na rok do 30 godina, dok se koncesija za pružanje lučkih usluga može dati na rok do 10 godina i izuzetno, kada koncesija za pružanje lučkih usluga uključuje investiciona ulaganja za obavljanje tih usluga, ista se može dati na rok do 30 godina. Rok na koji se dodjeljuje koncesija po pravilu se određuje u zavisnosti od predmeta koncesije, ukupnih ekonomskih efekata koji se koncesijom postižu, visine, namjene i dinamike investicija i vremena potrebnog za povraćaj investicija. Saglasno ovom zakonskom rješenju, ako se luci ne može dodijeliti koncesija, Vlada može cijeneći javni interes osnovati jedno ili više privrednih društava koja će pružati lučke usluge. Ovdje treba imati u vidu da je Skupština Crne Gore donijela Zakona o javno-privatnom partnerstvu, propis kojim je stvoren novi zakonodavni okvir za sprovođenje projekata javno-privatnog partnerstva s obzirom na to da je donošenjem novog Zakona stavljen van snage trenutni krovni propis iz ove oblasti Zakon o učešću privatnog sektora u vršenju javnih usluga („Službeni list RCG“, broj 30/02). Zakon o javno-privatnom partnerstvu objavljen je u "Službenom listu Crne Gore", broj 73/2019 od 27.12.2019. godine, koji je stupio na

<sup>10</sup> Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Sl. list SRJ“, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/2000)

<sup>11</sup> Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Sl. list SRCG", br. 19/78, 8/79 - ispr., 19/87, 29/89 - dr. zakon, 39/89 - dr. zakon, 22/90, 13/91 i "Sl. list RCG", br. 48/91 - dr. zakon, 17/92 - dr. zakon, 59/92 - uredba o usklađ. nov. kazni, 4/93 - uredba o usklađ. nov. kazni i 27/94 - dr. zakon i "Sl. list CG", br. 51/2008 - dr. zakon, 40/2011 - dr. zakon i 62/2013 - dr. zakon)

<sup>12</sup> Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Sl. list cg", br. 62/2013, 6/2014 - ispr., 47/2015, 71/2017 i 34/2019)

<sup>13</sup> Zakon o lukama ("Sl. List CG", br. 51/2008, 40/2011 – dr. zakon, 27/2013 i 18/2019)

snagu 4.1.2020, a primjenjivaće se nakon isteka šest meseci od dana njegovog stupanja na snagu. Usvajanjem novog zakonodavnog okvira za oblast JPP otvaraju se nove mogućnosti i modeli realizacije potencijalnih razvojnih projekata u lučku infrastrukturu, to je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva pristupilo izradi novog Zakona o lukama koji za cilj ima usklađivanje ove materije sa novim zakonskim rješenjima i evropskim zakonodavstvom, te stvaranje uslova za investicije u lučku infrastrukturu i djelatnosti i implementaciju savremenih modela javno-privatnih partnerstava.

Pored činjenice da će se sada investicioni programi u lukama realizovati u skladu sa novim pravnim okvirom i po drugačijim modelima, važno je istaći da je ovaj strateški dokument prepoznao potrebu za uspostavljanjem centralizovanog sistema upravljanja lukama, bile one od nacionalnog ili lokalnog značaja, neovisno od namjene luke ili činjenice da li su luke otvorene za međunarodni saobraćaj. U tom smislu, jedna od aktivnosti podrazumijeva uspostavljanje centralizovanog sistema upravljanja lukama izmjenom važeće zakonske regulative koja tretira oblast luka kako bi samo jedan organ vlasti bio nadležan za sprovođenje razvojne politike u ovoj oblasti. Na ovaj način, koji svoje uporište nalazi u u upotrednom pravu tradicionalno pomorskih zemalja, sve luke na crnogorskoj obali moći će da se razvijaju kroz jasnu strategiju, koordiniranu preko jedne institucije, te je za očekivati da će se takvim upravljanjem lukama postići i veći stepen usaglašenosti u razvojnim politikama i sa politikom prostorno-planskog planiranja.

Naime, donošenjem Zakona o lukama 2008. godine ("Službeni list Crne Gore", broj 51/2008), ustanovljena je nadležnost pravnog lica koje upravlja morskim dobrom u odnosu na upravljanje lukama od lokalnog značaja. Takođe, definisano je da postupak za dodjelu koncesije u luci od lokalnog značaja pokreće Pravno lice ( u konkretnom slučaju, Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore). Predmet koncesije je korišćenje luke ili dijela luke, lučke infrastrukture i suprastrukture, pružanje lučkih usluga i obavljanje ostalih djelatnosti u luci koje su sa tim uslugama u privrednoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi.

Međutim, i pored navedenog, organ nadležan za upravljanje lukama od lokalnog značaja tj. Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore za period od 12 godina nije dodijelilo nijednu koncesiju, niti za korišćenje luka, niti za pružanje lučkih usluga i obavljanje ostalih djelatnosti koje su sa tim uslugama u privrednoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi. Stoga, evidentno je da sistem upravljanja lukama od lokalnog značaja, kako je zakonski postavljen 2008. godine, pa čak i zadržan i u inoviranim zakonskim rješenjima, nije dao očekivane rezultate.

Dodatno, dosadašnja praksa je pokazala da problemi koji nastaju povodom nelegalnog vezivanja i sidrenja plovila u akvatorijumu luka od lokalnog značaja, ne mogu biti riješeni kroz postojeći sistem upravljanja ovim lukama, budući da Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom, iako je upravljač lukama od lokalnog značaja, nema ni upravna ovlaštenja, niti ovlaštenja na osnovu kojih bi ovo Pravno lice moglo vršiti inspekcijski nadzor u lukama od lokalnog značaja, što u konačnom može dovesti u pitanje i sigurnost plovidbe.

Stoga, a saglasno i zvaničnom stavu Ministarstva održivog razvoja i turizma kao resornog ministarstva za upravljanje morskim dobrom, neophodno je pristupiti izmjenama postojećeg zakonskog rješenja, na način da se, definiše da lukama od lokalnog značaja upravlja isti subjekt koji upravlja i lukama od nacionalnog značaja, odnosno Organ uprave nadležan za luke (Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama).

### B.3.8.2 Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe

Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe<sup>14</sup> usvojen je 2013. godine i bliže uređuje uslove za pomorske objekte, posadu i plovne objekte koji plove unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore koji se odnose na sigurnost pomorske plovidbe i druga pitanja kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe.

Stupanjem na snagu ovog zakona prestale su da važe određene odredbe saveznog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

Priprema Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe se može okarakterisati kao vrlo ambiciozan i zahtjevan zakonodavni projekat na kome se radilo više od dvije godine. U praksi se pokazao kao vrlo primjenjiv, a više puta je usklađivan sa međunarodno prihvaćenim obavezama i potrebama plovidbe.

U julu 2020. godine Skupština Crne Gore je donijela Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, radi daljeg usklađivanja prije svega sa konvencijama Međunarodne pomorske organizacije koje je Crna Gora obavezna da prenese u nacionalno zakonodavstvo. Kako je Crna Gora kao potpisnica Sporazuma o Pariškom

<sup>14</sup> Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Sl. list CG", br. 62/2013, 6/2014 - ispr., 47/2015, 71/2017 i 34/2019 - dr. zakon)

memorandumu ima obavezu pune implementacije odredbi koje se odnose na inspeksijski nadzor, predmetnim izmjenama i dopunama ovog zakona uređena su i ova pitanja čime je ispunjen još jedan od važnih preduslova za sticanje punopravnog članstva Crne Gore u Memorandum o saglasnosti o nadzoru države luke ili državnoj kontroli u lukama iz 1982. godine (Pariški memorandum o razumijevanju - Paris MoU).

Osim toga, imajući u vidu povećano interesovanje domaćih i stranih investitora za ulaganja u sektor unutrašnjeg pomorskog saobraćaja, ovim izmjenama i dopunama zakona uređena su i pitanja koja se odnose na obavljanje djelatnosti linijskog prevoza roba i putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju, čime su stvoreni preduslove za realizaciju odnosnog operativnog cilja koji je definisan ovim strateškim dokumentom.

### B.3.8.3 Zakon o moru

Zakon o moru<sup>15</sup> uređuje morski i podmorski prostor Crne Gore, i to: unutrašnje morske vode, teritorijalno more, isključivu ekonomsku zonu, epikontinentalni pojas, zabranu uplovljenja, zaustavljanje i progon broda. Zakonom o moru propisane su odredbe koje se odnose i na unutrašnju plovidbu. Zakon je usvojen 2007. godine i njegovim stupanjem na snagu prestale su da važe odredbe Zakona o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije ("Službeni list SFRJ", br. 49/87 i 57/89) i odredbe čl. 38, 39 i 40 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni list SRJ", br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00).

Ovim zakonom obuhvaćene su odredbe ključne međunarodne konvencije o pomorskom javnom pravu, odnosno Konvencije Ujedinjenih Nacija o pravu mora iz 1982. godine. Konvencija Ujedinjenih Nacija o pravu mora potpisana je 1982. godine, a stupila je na snagu 1994. godine, tj. godinu dana nakon što je ratifikovalo ili joj pristupilo 60 država. Kao takva predstavlja dokument od izuzetnog pravnog, političkog i ekonomskog značaja kojim se na sveobuhvatan način uređuju svi načini upotrebe mora, iskorišćavanja, zaštite, očuvanja i poboljšanja kvaliteta mora, morskog dna i podmorja i obezbjeđuje uspostavljanje globalnog pravnog poretka u ovoj oblasti. Bivša Jugoslavija, Konvenciju UN o pravu mora ratifikovala je 1986. godine, a ovim zakonom Crna Gora je istu implementirala u svoje zakonodavstvo. Nadalje, jedna od bitnih međunarodnih konvencija koja je implementirana u Zakon o moru je Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od zagađivanja (Barselonska konvencija).

### B.3.8.4 Zakon o jahtama

Zakonom o jahtama<sup>16</sup> uređuje se državna pripadnost, identifikacija i upis jahti u registar jahti, način uplovljenja, boravka i isplovljenja jahti, kao i prava i obaveze pri iznajmljivanju jahti. Danom primjene ovog zakona prestale su da važe odgovarajuće odredbe saveznog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni list SRJ", br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00), koje se odnose na jahte, te druga podzakonska akta kojim su bili uređeni uslovi o dolasku i boravku stranih jahti i stranih čamaca namijenjenih razonodi ili sportu u obalnom moru, rijekama i jezerima SRJ, te drugi propisi koji su se odnosili na jahte. Ovaj zakon je usvojen 2007. godine uslijed opredjeljenja Crne Gore da stvori uslove za razvoj nautičkog turizma. U tom smislu valja napomenuti da je na osnovu ovog zakona konstituisan Registar jahti Crne Gore, odnosno Odjeljenje Registra jahti koje je u sastavu Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama. U crnogorski registar jahti upisuju se najčešće jahte za privatnu upotrebu čija baždarska dužina nije veća od 24 metra. Treba napomenuti da se Registar jahti Crne Gore u smislu nacionalnosti vlasnika jahte koja se upisuje ima smatrati otvorenim registrom. No i pored toga, konstatuje se da do sada nije izrađena sveobuhvatna analiza koja bi ukazala na komparativne prednosti i razvojne pravce crnogorskog registra jahti, ali i na barijere čije bi prevazilaženje povećalo broj upisanih jahti i time opravdalo donošenje posebnog zakona koji reguliše ovu oblast. Nadalje, valja ukazati i na to da i pored ekspanzije nautičkog turizma u Crnoj Gori, a naročito nakon realizacije infrastrukturnih projekata za prihvat i smještaj jahti, nije učinjeno puno na promociji crnogorske zastave i pojednostavljenju procedura za upis u smislu uvođenja savremenih informacionih tehnologija, po uzoru na druge registre. U tom smislu, ovim strateškim dokumentom prepoznate su aktivnosti koje je potrebno preduzeti kako bi se unaprijedila konkurentnost crnogorske zastave u odnosu na sve druge zastave trećih zemalja, tj. zemalja koje nisu članice Evropske unije i time povećao broj upisanih jahti koje bi, u mjeri mogućeg, u Crnoj Gori imale svoju matičnu luku što bi za posljedicu zasigurno imalo značajne multiplikativne efekte na crnogorsku ekonomiju. Nadalje, jedna od aktivnosti koja je predviđena ovim strateškim dokumentom odnosi se na formiranje međuresornog radnog tijela sa zadatkom praćenja razvoja nautičkog turizma koje će pravovremeno ukazivati na mjere koje je potrebno

<sup>15</sup> Zakon o moru ("Sl. list CG", br. 17/2007, 6/2008 - ispr. i 40/2011 - dr. zakon)

<sup>16</sup> Zakon o jahtama ("Sl. List RCG", br. 46/2007 i "Sl. List CG", br. 73/2010 - dr. Zakon, 40/2011 - dr. Zakon, 42/2015 i 16/2016)



preduzeti kako bi se kontinuirano ne samo pratio, nego i unaprjeđivao nautički turizam u Crnoj Gori. Stimulativna poreska politika, koja će se sprovesti realizacijom aktivnosti predviđenih ovim strateškim dokumentom, ima za cilj da poveća broj upisanih jahti u crnogorski registar. Ove aktivnosti usmjerene su i na privlačenje privrednih subjekata koji upravljaju mega jahtama za privrednu djelatnost, na način što bi ovi privredni subjekti svoje aktivnosti relocirali u Crnu Goru, što bi za posljedicu imalo stvaranje novih radnih mjesta i jačanje konkurentnosti Crne Gore kao nautičke destinacije.

#### B.3.8.5 Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata

Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata<sup>17</sup> definiše načine zaštite mora od zagađivanja sa plovnih objekata koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, prihvata i rukovanje otpadom u lukama, kao i odgovornost i naknadu štete u slučaju zagađivanja. Ovim zakonom inkorporirane su u nacionalno zakonodavstvo obaveze Crne Gore preuzete međunarodnim propisima kao i neki propisi Evropske unije. Među njima se izdvajaju: Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađenja sa brodova, MARPOL 73/78, Međunarodna konvencija o kontroli štetnih sistema protiv obrastanja broda, AFS 2001, Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima, BALLAST WATER 2004, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem uljem kao pogonskim gorivom, BUNKERS 2001, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem uljem, CLC 1969. - Protocol 1992, Međunarodna konvencija o uspostavljanju međunarodnog fonda za nadoknadu štete u slučaju zagađenja uljem, FUND 1971. - Protocol 1992, Konvencija o odgovornosti i nadoknadi za štetu prouzrokovanu prilikom prevoza opasnih i škodljivih materija morem, HNS 1996, Konvencija o sprječavanju zagađenja mora namjernim potapanjem otpada ili drugih materija, LDC 1972. - Protocol 1996, Međunarodna konvencija o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem, OPRC 1990, Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, SOLAS 1974, Konvencija o zaštiti morske sredine i priobalnog područja Sredozemlja, BARCELONA CONVENTION 1995, te Direktiva Evropske Unije sa kojom se formira sistem nadzora saobraćaja brodova i informacioni sistem, Direktiva 2002/59/EC, Direktiva Evropske Unije o lučkim prihvatnim kapacitetima za brodski otpad i ostatke tereta, Direktiva 2000/59/EC, Rezolucija MEPC 2(VI) - sadrži preporuke o međunarodnim standardima za tretiranje otpadne fekalne vode i smjernice za testiranje sistema za tretiranje fekalnih voda i dr. U dijelu zaštite mora od zagađenja, ovaj strateški dokument predviđa niz aktivnosti koje imaju za cilj poboljšanje manipulacije broskog otpada i ostataka tereta u crnogorskim lukama i efikasniji nadzor administracije nad sprovođenjem MARPOL konvencije i drugih srodnih propisa. Osim toga, aktivnosti predviđene ovim dokumentom podrazumijevaju podsticanje razvoja novih tehnologija i unaprjeđenje znanja, pravila i propisa u cilju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodonika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija. Predviđena je i nabavka opreme za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovnih i drugih objekata kao i nabavka specijalnog broda za saniranje posljedica tako prouzrokovanog zagađenja.

#### B.3.8.6 Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi<sup>18</sup> je obiman i kompleksan propis, usklađen sa međunarodnim propisima iz te oblasti iz vremena donošenja i izmjena istog. Već je rečeno da je ovaj zakon usvojen 22. aprila 1977. godine, („Sl. list SFRJ“, br. 22/77) i da je stupio na snagu 1. januara 1978. godine, te da je predmetnim zakonom, po prvi put, jedinstvenim pravnim aktom u tadašnjoj državi kodifikovano pomorsko pravo, ali isto tako, po prvi put uopšte, regulisano je i pravo unutrašnje plovidbe. Ovaj zakon je rađen u duhu nekih konvencija koje nisu obavezivale tadašnju Jugoslaviju, danas Crnu Goru, te se i dalje smatra najkvalitetnijim nacionalnim izvorom prava kada je u pitanju pomorsko-pravna materija. Već je naznačeno da je nakon raspada Jugoslavije i to 1998. godine, donijet novi Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sa vrlo malim izmjenama u odnosu na Zakon iz 1977. godine i to samo u oblasti bezbjednosti plovidbe, uzimajući u obzir neke izmjene koje su u međuvremenu donijete na međunarodnom planu. Inicijalno su ovim zakonom bili uređeni svojinsko-pravni odnosi u pogledu brodova, uloga, prava i obaveze brodarka, obligacioni odnosi u pomorskoj plovidbi, bezbjednost plovidbe na moru, plovni putevi, državna pripadnost, identifikacija i upis broda, plovidbene nezgode, postupak izvršenja i obezbjeđenja na

<sup>17</sup> Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 020/11 od 15.04.2011, 026/11 od 30.05.2011, 027/14 od 30.06.2014)

<sup>18</sup> "Službeni list SRJ", br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/2000

brodovima, mjerodavno pravo i nadležnost domaćeg suda za sporove sa međunarodnim obilježjem. Dakle, u pitanju je propis materijalno-pravnog i procesno-pravnog karaktera koji svoju primjenu ima u parničnim, izvršnim i vanparničnim postupcima. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sadrži 11 djelova, koji su podijeljeni na veliki broj poglavlja, a u kojima je sadržano preko 1.000 članova, što dovoljno govori o kompleksnosti i obimu istog i materije koju reguliše. Kako se Crna Gora odlučila za pristup da pomorsko-pravnu materiju reguliše kroz više zakona, usvajanjem tih zakona postepeno su derogirane odredbe ovog zakona, ali je isti i dalje u primjeni i to naročito u dijelu koji se odnosi na obligacione odnose u pomorskoj plovidbi, postupak izvršenja i obezbjeđenja na brodovima, mjerodavno pravo i nadležnost domaćeg suda za sporove sa međunarodnim obilježjem i dr. Ovdje se ukazuje da Izvještaj Evropske komisije za 2019. godinu navodi da pravo unutrašnje plovidbe nije usklađeno sa pravom Evropske unije, te će u tom smislu aktivnosti predviđene ovim strateškim dokumentom biti usmjerene i na kvalitetnije uređenje pomenute pravne materije.

### B.3.8.7 Zakon o bezbjednosnoj zaštiti brodova i luka

Zakon o bezbjednosnoj zaštiti luka i brodova<sup>19</sup> definiše način bezbjednosne zaštite brodova i luka za pristajanje i sidrenje brodova, postupke u slučaju događaja kojim se ugrožava ili se može ugroziti bezbjednost broda i luke i druga pitanja od značaja za bezbjednosnu zaštitu brodova i luka. Danom stupanja na snagu ovog zakona prestala je primjena Uredbe o bezbjednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj u državnoj zajednici Srbija i Crna Gora („Službeni list SCG“, broj 32/04). Ovaj zakon usvojen je 2015. godine, a prvenstveno je imao za cilj usklađivanje nacionalnog zakonodavstva sa obavezujućim zahtjevima Dijela A – ISPS Pravilnika o bezbjednosnoj zaštiti brodova i lučkih postrojenja i dobar dio preporuka datih u Dijelu B, na način kako je to uređeno u svim tradicionalno pomorskim zemljama.

Jedna od aktivnosti za postizanje strateških, odnosno operativnih ciljeva definisanih ovim strateškim dokumentom odnosi se upravo na dosljednu primjenu ovog propisa u svim crnogorskim lukama na koje se isti odnosi.

### B.3.8.8 Zakon o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u upisnike i stvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika

Zakon o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u upisnike i stvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika<sup>20</sup> stupio je na snagu 2019. godine. Ovim zakonom uređuje se način i postupak upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika i stvarna prava na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika, kao i druga pitanja od značaja za upis, a polazeći od načela Konvencije o pravu mora iz 1982. u pogledu utvrđivanja „bitne veze/genuine link“ broda i države zastave, po kojoj konvenciji je svaka država dobila pravo da propisuje uslove za dodjeljivanje brodovima državne pripadnosti i propiše nacionalnim pravom što čini bitnu/stvarnu vezu broda i države zastave. Danom stupanja na snagu ovog zakona prestala je primjena odredaba čl. 209 do 416 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Službeni list SRJ“, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00) i odredbi čl. 80, 81 i 82 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe („Sl. list CG“, br. 62/2013, 6/2014 - ispr., 47/2015, 71/2017 i 34/2019 - dr. zakon), kojima je do tada bila uređena materija koja se odnosi na upis brodova u odgovarajuće upisnike. Zakon je rađen u duhu Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine, iako istoj Crna Gora još uvijek nije pristupila. Radi se dakle o međunarodnom instrumentu kojem su pristupile i neke zemlje članice EU. S druge strane mnoge zemlje, kao što je Republika Hrvatska, nisu pristupile ovoj Konvenciji, ali su nacionalnim zakonodavstvom preuzele sva značajnija rješenja i odredbe predmetne Konvencije. Karakterističan je primjer Republike Srbije koja je jedna od posljednjih zemalja koja je pristupila pomenutoj Konvenciji i u njenom duhu uredila nacionalno zakonodavstvo regulišući pitanja stvarnih prava na brodu i zadržavajući svoje pravo određivanja uslova sticanja državne pripadnosti brodova. Zakonom je i dalje održan institut obaveznog upisa broda koji je u cjelini u vlasništvu pravnog lica sa sjedištem u Crnoj Gori ili u vlasništvu državljanina Crne Gore sa prebivalištem u Crnoj Gori. Umjesto zastarjelog izraza „ugovorno založno pravo“, koji je za pomorsku hipoteku korišćen u saveznom Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koji je kao takav ostao nejasan bankama i subjektima pomorskog prava ovim zakonom se uvodi razumljiv izraz „pomorska hipoteka ili hipoteka na brodu“. Ovo pitanje postaje naročito važno jer se posljednjim Zakonom o svojinsko-pravnim odnosima Crne Gore dopušta uređenje hipoteke na brodovima i vazduhoplovima posebnim zakonom. Hipoteka na brodu, kako je definisana ovim zakonom, u suštini je brodska

<sup>19</sup> Zakon o bezbjednosnoj zaštiti luka i brodova („Sl. list RCG“, br. 53/2016)

<sup>20</sup> Zakon je objavljen u „Sl. listu CG“, br. 34/2019.



hipoteka (Ship's Mortgage) ili hipoteka na brodu (Mortgage na brodu), kakav se institut poznaje u pojavnom obliku na pokretnim stvarima u Anglosaksonskom pravu i pravu Sjedinjenih Američkih Država, sa izvjesnim razlikama. Pošto je to institut jednog od založnih prava na brodu stranog prava, tj. institut zemalja koje ne poznaju institut hipoteke u smislu kontinentalnog prava, došlo je u praksi do gubitka interesovanja banaka za kreditiranje brodova pod crnogorskom zastavom, što je svakako stvorilo preduslove za jačanje konkurentnosti naše zastave. Zakonom nije predviđeno konstituisanje međunarodnog upisnika brodova u koji bi se upisivali brodovi koji uživaju određene pogodnosti u smislu oporezivanja brodarskih djelatnosti (tonažna taksa), nacionalnosti posade i dr<sup>21</sup>, niti veća liberalizacija uslova za sticanje državne pripadnosti broda u pogledu nacionalnosti brodarica, što bi svakako moglo značajnije doprinijeti razvoju nacionalne flote. U tom smislu, navodi se da ovaj strateški dokument predviđa niz aktivnosti koje imaju za cilj povećanje bruto tonaže crnogorske trgovačke mornarice, o čemu će biti riječi u nastavku, pa se, s tim u vezi, u narednim godinama mogu očekivati izmjene i dopune ovog zakona.

### B.3.8.9 Zakon o morskom dobru

Zakonom o morskom dobru<sup>22</sup> uređeno je upravljanje morskim dobrom, njegovo korišćenje, unapređenje i zaštita. Morskim dobrom, u smislu ovog zakona, smatra se morska obala, luke, lukobrani, navozi, nasipi, sprudovi, kupališta, hrđi, limani, grebeni, vrulje, izvori i vrela na obali, ušća rijeka koje se ulivaju u more, kanali spojeni sa morem, podmorje, morsko dno i podzemlje, kao i unutrašnje morske vode i teritorijalno more, živa i neživa bogatstva u njima i živa i neživa bogatstva epikontinentalnog pojasa. Pored navedenog, morskim dobrom, u smislu ovog zakona, smatraju se i obale vode rijeke Bojane na teritoriji Crne Gore. Ovaj Zakon morskom obalom prepoznaje pojas kopna ograničen linijom do kraja do koje dopiru talasi za vrijeme najjačeg nevremena, kao i dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj i morski ribolov i za druge svrhe koje su u vezi sa korišćenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara, računajući od linije koja je horizontalno udaljena od linije do koje dopiru najveći talasi za vrijeme najjačeg nevremena.

Pod obalom rijeke Bojane smatra se pojas kopna koji je širok najmanje šest metara računajući od linije koja je vodoravno udaljena od linije srednjeg dvadesetogodišnjeg vodostaja.

Morskim dobrom upravlja Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore. Morsko dobro, odnosno njegov dio može se dati na korišćenje pravnom ili fizičkom licu, domaćem ili stranom, kao korisniku morskog dobra, za obavljanje privredne ili druge dozvoljene djelatnosti ili za privez plovnog objekta. Odluku kojom se uređuju uslovi, vrijeme korišćenja morskog dobra i visina naknade donosi Vlada Crne Gore. U skladu sa navedenom odlukom, Javno preduzeće zaključuje ugovor o korišćenju morskog dobra sa korisnikom morskog dobra<sup>23</sup>. Naknada za korišćenje morskog dobra je prihod javnog preduzeća i koristi se za zaštitu, uređenje, unapređenje morskog dobra, kao i za izgradnju infrastrukturnih objekata za potrebe morskog dobra.

<sup>21</sup> Eventualno konstituisanje međunarodnog upisnika ne podrazumijeva potpunu liberalizaciju uslova za sticanje državne pripadnosti u smislu nacionalnosti brodarica (stvarna veza iz Konvencije o pravu mora, 1982) niti upis tehnički podstandardnih brodova, a ovo kod činjenice da samo Priznate organizacije mogu vršiti tehnički nadzor i statutornu sertifikaciju konvencijskih brodova upisanih u crnogorske upisnike, što je strategijom i važećim nacionalnim zakonodavstvom izričito predviđeno. Ovdje je potrebno naglasiti da stimulaturna poreska politika, odnosno sprovođenje fiskalne politike koja se zasniva na jedinstvenom sistemu oporezivanja brodarskih aktivnosti u vidu tonažne takse, liberalizacija uslova za sticanje državne pripadnosti i dr. ne podrazumijeva nužno konstituisanje međunarodnog upisnika niti bi takav pristup svrstao crnogorsku zastavu u zastave pogodnosti u negativnom kontekstu tog termina koji je u savremenom pomorstvu prevaziđen, pa čak i da se Crna Gora odluči za konstituisanje ovog dvojnog, tj. posebnog upisnika koji bi koegzistirao sa nacionalnim. Primjer za takvu konstataciju je Norveški međunarodni registar brodova, Njemački međunarodni registar brodova ili Danski međunarodni registar brodova. Dalje, zastave kao što su Kipar i Malta (po ukupnoj bruto tonaži najzastupljenije evropske zastave) su na bijeloj listi PARIS MOU, a brodarima i dalje pružaju određene pogodnosti. Obje države zastave su članice EU, a svoju pomorsku privredu izgradile su upravo na ovim mjerama i pružanju pogodnosti koje podrazumijevaju poreske olakšice i liberalizaciju uslova za upis (nacionalnost posade i sl). Ove države zastave takođe nisu pravile kompromise kada je u pitanju tehnički nadzor i statutorna sertifikacija brodova koje radnje sprovode isključivo Priznate organizacije, što obezbjeđuje atraktivnost i prije svega rejting ovih država zastava.

<sup>22</sup> ("Sl. list RCG", br. 14/92 od 03.04.1992, 59/92 od 22.12.1992, 27/94 od 29.07.1994 i "Sl. list Crne Gore", br. 51/08 od 22.08.2008, 21/09 od 20.03.2009, 73/10 od 10.12.2010, 40/11 od 08.08.2011)

<sup>23</sup> Korišćenje morskog dobra prestaje po sili zakona:

- 1) prestankom postojanja, odnosno smrću korisnika morskog dobra, ako u roku od tri mjeseca njegov pravni sljedbenik ne zahtijeva prenos odobrenja;
- 2) brisanjem iz registra predmeta poslovanja koji se odnosi na korišćenje morskog dobra;
- 3) odustajanjem korisnika morskog dobra;
- 4) istekom određenog roka o korišćenju morskog dobra;
- 5) završetkom istraživačkog rada ili drugog posla određenog odlukom o korišćenju morskog dobra;
- 6) ako korisnik morskog dobra ne zaključi ugovor o korišćenju morskog dobra.

### B.3.8.10 Zakon o zaštiti vazduha

Zakonom o zaštiti vazduha<sup>24</sup> uređuje se način praćenja kvaliteta vazduha, mjere zaštite, ocjenjivanje i poboljšanje kvaliteta vazduha, kao i planiranje i upravljanje kvalitetom vazduha. Na osnovu člana 30 ovog Zakona donesena je Uredba o graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija u tečnim gorivima naftnog porijekla, koja je objavljena u "Službenom listu CG", br. 17/2017. Ovom uredbom propisuju se vrste tečnih goriva naftnog porijekla, granične vrijednosti sadržaja zagađujućih materija, sadržaj aditiva na bazi metala i druge karakteristike goriva, koje u pogledu zaštite životne sredine, treba da ispunjavaju goriva koja se stavljaju u promet, upotreba goriva na plovnim objektima u lukama, teritorijalnim vodama i isključivim ekonomskim zonama i zonama kontrole emisija oksida sumpora, način utvrđivanja i praćenja karakteristika goriva, metode za smanjenje emisija zagađujućih materija u vazduh i izvještavanje o usklađenosti sa graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija. Saglasno članu 8 ove Uredbe, brodsko dizel-gorivo može se stavljati u promet ukoliko sadržaj sumpora ne prelazi 15 g/kg (1,5% m/m), dok se brodska gasna ulja mogu stavljati u promet ukoliko sadržaj sumpora ne prelazi 1 g/kg (0,1% m/m).

### B.3.9 IMO konvencije i protokoli

Crna Gora je 10. oktobra 2006. godine, zvanično postala 167. članica IMO-a (Međunarodna pomorska organizacija) i time prihvatila konvencije i protokole ove organizacije, kao i prava i obaveze koje članstvo u organizaciji nosi, a koje se prevashodno odnose na standarde obuke pomorskog kadra, sigurnost na moru, zaštitu od zagađenja, tonažu i opterećenje brodova, građansku odgovornost u slučaju izlivanja nafte ili zagađenja mora, traganje i spašavanje na moru i dr.

U nastavku je spisak svih IMO konvencija koje obavezuju Crnu Goru<sup>25</sup>.

- Konvencija o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, 1948;
- Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, 1974, (SOLAS 1974);
- Protokol iz 1978. u vezi sa Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974, (SOLAS PROT 1978);
- Protokol iz 1988. u vezi sa Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974, (SOLAS PROT 1988);
- Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966. (LL 1966) i Protokol iz 1988.;
- Međunarodna konvencija o baždarenju, 1969, (TONNAGE 1969);
- Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, 1972. (COLREG 1972);
- Konvencija o sigurnosti kontejnera, 1972. (CSC 1972);
- Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje potvrda i vršenje brodske straže pomoraca, 1978. (STCW 1978);
- Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru, 1979. (SAR 1979);
- IMSO Konvencija, 1976. i amandmani iz 2008.;
- FACILITATION Convention 65;
- Međunarodna konvencija o prevenciji zagađenja s brodova, 1973., modifikovana Protokolom iz 1978. koji se odnosi na isto, izmijenjena fakultativnim aneksima I do V, (MARPOL 73/78);
- Međunarodna konvencija o prevenciji zagađenja s brodova, 1973., modifikovana Protokolom iz 1997. (VI);
- Londonska konvencija, 1972.
- Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima žrtava naftnog zagađenja, 1969. (INTERVENTION 1969);

<sup>24</sup> "Sl. list CG", br. 025/10, 040/11, 043/15, 73/2019)

<sup>25</sup> Zaključno sa 1. julom 2019. godine.

- Protokol o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima zagađenja supstancama različitim od nafte, 1973. (INTERVENTION PROT 1973);
- Konvencija o prevenciji zagađenja mora izlivanjem otpada i drugih materija, 1972. (LC 1972);
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti zbog štete nastale zagađenjem naftom, 1969. (CLC 1969) sa Protokolom iz 1992.;
- Međunarodna konvencija o uspostavljanju međunarodnog fonda za nadoknadu štete u slučaju zagađenja uljem Protokol 1992. i 2003.;
- Pal Protokol, 2002.;
- Konvencija o suzbijanju nezakonitih postupaka protiv sigurnosti pomorske plovidbe, 1988. sa Protokolom iz 1988. (SUA);
- Konvencija o spašavanju, 1989.;
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem uljem kao pogonskim gorivom, BUNKERS 2001;
- Anti Fouling konvencija, 2001.;
- Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima (BALLASTWATER), 2004.

### B.3.10 Rezime: Specifičnosti crnogorskog pomorskog zakonodavnog okvira u odnosu na zakone EU, IMO i druge konvencije

Ako se može govoriti o specifičnosti Crne Gore u kontekstu uređenja pomorsko-pravne materije, onda se ona prepoznaje u sljedećem:

- a) za izradu pomorsko-pravnih propisa stručni potencijal se nalazi kod upravnih organa i nekih istaknutih stručnjaka, a radi se o uređenju pravne materije iz više IMO konvencija i rezolucija, drugih konvencija i mnoštvo konvencija MOR-a, na čemu radi čitava međunarodna zajednica, što bez obzira na veličinu zahvata obrade pravne materije zakonodavcu daje mnoštvo pouzdanih izvora i uzora u kojima se može naći inventivne originalnosti. Usporedne uzore kako se ta pravna materija uređuje imamo kod više tradicionalno pomorskih zemalja, što omogućava i preuzimanje nekih rješenja iz tih pravnih poredaka;
- b) već je naznačeno da je Crna Gora odmah nakon obnove nezavisnosti postala punovpravan član Međunarodne pomorske organizacije i time prihvatila sva prava i obaveze koje iz toga proizilaze. U tom smislu, može se kazati da Crna Gora primjenjuje većinu međunarodnih pravnih normi i preporuka koje se odnose na pomorsko upravno pravo;
- c) za uređenje obligaciono-pravnih odnosa, Crna Gora je zapala u svojevrsnu blokadu jer nakon obnove državnosti nije pristupila nijednoj Međunarodnoj konvenciji pomorskog privatnog imovinskog prava, osim onih kojima je pristupila sukcesijom, a te malobrojne konvencije nisu podložne brzim izmjenama što je karakteristično za IMO konvencije. S tim u vezi, nameće se potreba za formiranjem operativnog tima, odnosno radnog tijela, koji bi popisao i pratio međunarodne konvencije, prije svega one iz pomorskog privatnog imovinskog prava kojima treba pristupiti kako bi se stvorio unificirani pomorsko-pravni okvir koji bi zasigurno predstavljao polaznu osnovu za unaprjeđenje konkurentnosti crnogorske pomorske privrede. Nadalje i u kontekstu strateškog planiranja, potrebno je dodatno kadrovski ojačati kapacitete pomorskih upravnih organa jer je vidljivo da isti ne zapošljavaju dovoljan broj usko kvalifikovanih kadrova koji bi odgovorili izazovima koje postavlja ovaj strateški dokument;
- d) s tim u vezi, navodi se da član 3 Odluke o proglašenju nezavisnosti („Službeni listi RCG”, broj 36/2006) glasi: „Republika Crna Gora primjenjivaće i preuće međunarodne ugovore i sporazume koje je zaključila i kojima je pristupila državna zajednica Srbija i Crna Gora, a koji se odnose na Crnu Goru i koji su u saglasnosti sa njenim pravnim poretkom“. Nesporno je da je Crna Gora odmah nakon obnove nezavisnosti pokrenula proces konsolidacije stanja, odnosno sukcesije međunarodnih ugovora koje je zaključila bivša Jugoslavija i državna zajednica Srbija i Crna Gora, a na osnovu pravila međunarodnog prava koja se primjenjuju na sukcesiju. S tim u vezi, usvojen je Zakon o zaključivanju i izvršenju međunarodnih ugovora („Sl. listu CG”, br. 77/2008) kojim je definisano da se na sukcesiju međunarodnih ugovora primjenjuju

pravila međunarodnog prava, ako ti ugovori nisu u suprotnosti sa Ustavom i pravnim poretkom Crne Gore, te da notifikaciju o sukcesiji vrši Ministarstvo nadležno za vanjske poslove i da se spisak ugovora obuhvaćenih sukcesijom objavljuje u „Službenom listu Crne Gore - Međunarodni ugovori“. Na ovaj način Crna Gora je pristupila većini međunarodnih konvencija pomorskog javnog prava (pravo mora) i konvencijama pomorskog imovinskog prava koje su obavezivale bivšu Jugoslaviju, odnosno državnu zajednicu Srbija i Crna Gora. U tom kontekstu valja „strateški“ odrediti i postupanje Crne Gore u pogledu obavezivanja pomorskim konvencijama i protokolima. Crna Gora treba pristupiti samo onim međunarodnim ugovorima za koje se ocijeni da je to u skladu s njenim interesima, uvijek vodeći računa da takva postupanja budu u duhu evropskih integracija, što podrazumijeva kontinuirano usaglašavanje sa pravnom tekovinom Evropske unije;

- e) savezni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine i raniji zakoni s istim imenom, uređivali su pravnu materiju preuzimanjem rješenja iz nekih konvencija koje u slijedu državnosti nisu potvrđene ili im država nije pristupila, o čemu treba voditi računa kod daljeg unaprijeđenja zakonodavnog okvira;
- f) pojavilo se više konvencija novijeg datuma s istim imenom o čijem prihvatanju Crna Gora nije razvila strategiju preuzimanja rješenja bez potvrđivanja ili pristupanja sa međunarodnom obavezom i rezervacijama, gdje su dopuštene. Samu odluku o obavezivanju nekom konvencijom ili protokolom ne treba donositi ishitreno nego nakon temeljne stručne rasprave o tome hoće li takav potez unaprijediti neki segment crnogorskog pomorstva, te se u tom smislu ovaj proces ima pravilno usmjeriti provođenjem ovog strateškog dokumenta. U tom kontekstu, valja napomenuti da je Strategija razvoja saobraćaja za period 2019-2035. u poglavlju 3.2.1.3 prepoznala potrebu za izradom posebnog strateškog dokumenta o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola, i rezolucija;
- g) osim u Službenom listu, do sada nije formirana baza podataka, tj. lista i sadržaj svih međunarodnih ugovora koji se odnose na pomorsko-pravnu materiju, bilo da se radi o bilateralnim ili multilateralim ugovorima, koji obavezuju Crnu Goru, što je praksa svih tradicionalno pomorskih zemalja. Isto važi i za set zakonskih i podzakonskih akata koji izvor pronalaze u nacionalnom zakonodavstvu kojim je uređena pomorsko-pravna materija. Nadalje, nisu svi pomorsko-pravni propisi prevedeni na engleski ili crnogorski jezik i kao takvi, kao posebna cjelina, objavljeni na službenoj internet stranici Ministarstva saobraćaja i pomorstva, kako bi bili lako dostupni činiocima pomorske privrede, potencijalnim investitorima i brodarima koji bi svoja plovila upisali u crnogorske upisnike, što svakako jeste praksa svih pomorskih zemalja. Navedeni nedostatak u organizaciji organa državne uprave nastojaće se riješiti sprovođenjem akcionog plana koji je sastavni dio ovog strateškog dokumenta, a prije svega predloženim jačanjem kadrovskih kapaciteta, bilo putem obuke, bilo putem novog zapošljavanja i racionalizacije državnih službenika i namještenika, koji su zaposleni u pomorskoj administraciji;
- h) u pogledu radnih prava pomoraca Crna Gora je pristupila većini konvencija Međunarodne organizacije rada, između ostalih i krovnoj Konvenciji o radu pomoraca iz 2006. godine. Crnogorski pomorci sada su na Bijeloj listi EU, obzirom da je postupak njihove obuke i izdavanja ovlaštenja o osposobljenosti u cjelosti usklađen sa relevantnim zahtjevima EU. No i pored toga, potrebno je još toga uraditi kako bi crnogorski pomorci, kao značajan potencijal, postali konkurentni na međunarodnom tržištu radne snage. Iako je Crna Gora na Bijeloj listi EU, pomorske administracije pojedinih zemalja, preko agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca zahtijevaju postojanje bilateralnih sporazuma kako bi crnogorski pomorci mogli da nađu uposlenje na brodovima koji viju zastavu tih zemalja. Takve sporazume Crna Gora je do sada potpisala sa Svetim Vinsentom i Grenadinima, Portugalom, Antigvom Barbudom, Norveškom, Komonveltom Bahama, Japanom, Hong Kongom, Italijom i dr. Osim toga, jedna od aktivnosti predviđena ovim strateškim dokumentom predviđa izradu posebnog akcionog plana kojim bi se utvrdile aktivnosti u cilju unaprijeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca koji nesumnjivo predstavljaju značajan potencijal daljeg razvoja crnogorskog pomorstva. Predmetni akcioni plan predviđuje aktivnosti koje se odnose na dalje unaprijeđenje i ažuriranje Infromacionog sistema za pomorstvo, odnosno elektronske baze podataka o pomorcima, izdatim pomorskim dokumentima i ovlaštenjima o osposobljenosti i o njihovom plovidbenom stažu; revidiranje kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca, kao i centara za obuku pomoraca; usaglašavanje nadležnosti između nadležnih Ministarstava, po pitanju obrazovanja, obuke, socijalne i zdravstvene zaštite pomoraca; izrada programa

zapošljavanja pomorskih pripravnika na domaćim i stranim brodovima; uključivanje pomoraca u nacionalni sistem socijalne i zdravstvene zaštite po uzoru na druge pomorske zemlje; sagledavanje i eventualne izmjene poreske politike koja se odnosi na oporezivanje zarada pomoraca, usvajanje granskog kolektivnog ugovora za pomorce koji su angažovani u međunarodnoj i obalnoj plovidbi i dr.

- i) Crna Gora je 2007. godine potpisala Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju sa Evropskom unijom, kojim se obavezala da svoje zakonodavstvo postepeno uskladi sa propisima Evropske unije, pa dakle i u oblasti pomorskog prava. U tom smislu, valja napomenuti da je Crna Gora na Međuvladinoj konferenciji u Briselu u decembru 2015. godine otvorila 14. pregovaračko poglavlje koje se odnosi na saobraćajnu politiku, čime je još jednom preuzela obavezu da postigne usklađenost s pravnom tekovinom EU koja se odnosi na drumski, željeznički, vazdušni i pomorski saobraćaj, kao i na saobraćaj unutrašnjim plovim putevima. Bilateralnim skringingom koji je prethodio otvaranju ovog poglavlja, utvrđen je stepen usklađenosti nacionalnog zakonodavstva iz ove oblasti sa pravom Evropske unije. Kada je u pitanju pomorski saobraćaj, procjenjuje se da je u crnogorsko zakonodavstvo transponovano oko 70% direktiva i propisa EU koje se odnose na pomorstvo, što je značajan rezultat iako još uvijek postoji potreba za dodatnim usaglašavanjem. Izvještajem Evropske komisije za 2019. godinu konstatuje se, između ostalog, da nije uočen značajan napredak kada je u pitanju kontrola države luke i učlanjenje u Memorandum o saglasnosti o nadzoru države luke ili državnoj kontroli u lukama iz 1982. godine (Pariški memorandum o razumijevanju - Paris MoU). Naime, važno je istaći da je U St. Petersburgu, u periodu od 13. do 17. maja 2019. godine, održana godišnja 52. Sjednica Odbora za kontrolu države luke - Paris MoU. Sjednici su prisustvovali predstavnici svih zemalja EU, Kanade i Rusije u svojstvu punopravnih članica Paris MoU, kao i predstavnik Crne Gore u svojstvu pridruženog člana – posmatrača Paris MoU. Ovdje je važno naglasiti da je punopravno članstvo Crne Gore u Paris MoU bila tema osme tačke dnevnog reda zasjedanja Odbora. Izlaganje predstavnika Crne Gore se zasnivalo na poslednjoj izvršenoj kontroli, auditu od strane predstavnika Paris MoU koji su posjetili Crnu Goru u oktobru 2018. godine prilikom koje je konstatovan nedostatak u zakonskim propisima Crne Gore koji nijesu u skladu sa procedurama Paris MoU, kao i neadekvatna obučenosn inspektora sigurnosti plovidbe da postupaju po procedurama koje su jasno definisane u Priručnicima Inspektora Paris MoU. Već je naglašeno da je navedena neusaglašenost otklonjena donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti pomorske plovidbe iz jula 2020. godine, a dalje aktivnosti pomorske administracije Crne Gore, u smislu postizanja pounopravnog članstva u Paris MoU, podrazimijevaju konstantnu obuku inspektora sigurnosti plovidbe i realizaciju drugih aktivnosti predviđenih ovim strateškim dokumentom.

U izvještaju Evropske komisije za 2019. godinu ukazuje se i na to da nije uočen napredak ni kada je u pitanju implementacija Sistema Jedinstvenog prozora - National Maritime Single Window, odnosno jedinstvenog interfejsa koji će na nacionalnom nivou omogućiti da se elektronskim putem obave procedure prilikom uplovljenja i/ili isplavljenja brodova u crnogorske luke, odnosno iz crnogorskih luka, o čemu će biti riječi u nastavku. Izvještaj dalje ukazuje na to da pravo unutrašnje plovidbe nije usklađeno sa pravom Evropske unije. U cilju priprema za izradu zakonske regulative, kojom bi se regulisala unutrašnja plovidba u Crnoj Gori, u junu 2015. godine, uradjena je Studija o unutrašnjim plovim putevima u Crnoj Gori. Izrada Studije finansirana je od strane Evropske delegacije. Studijom je obuhvaćen trenutni status Crne Gore, kada je u pitanju unutrašnja plovidba, razvojne perspektive unutrašnje plovidbe u Crnoj Gori, smjernice za implementaciju EU legislative vezano za unutrašnju plovidbu, organizaciona struktura odsjeka za unutrašnju plovidbu, kao i projektni zadatak vezano za buduću tehničku saradnju.

Kada je u pitanju implementacija EU direktiva u zakonodavni okvir koji bi regulisao unutrašnju plovidbu, direktive koju su relevantne za Crnu Goru, shodno zaključku navedene Studije su:

- Direktiva 2006/87/EC, koja propisuje tehničke zahtjeve za unutrašnju plovidbu,
- Direktiva 96/50/EC, o usklađivanju uslova za dobijanje nacionalnih svjedočanstava zapovjednika u unutrašnjoj plovidbi,
- Direktiva 2004/26/EC, koja propisuje mjere protiv emisije gasova i zagađivača iz motora

Plovidba unutrašnjim vodama u najvećem dijelu se odnosi na plovidbu Skadarskim jezerom. Rijeke Crne Gore su brze planinske rijeke koje teku kroz kanjone i klisure, uglavnom su plitke. Radi se o rijekama koje su idealne za splavarenje, rafting i daju poseban turistički doživljaj. Oblast splavarenja i raftinga regulisana je Zakonom o raftingu. Zakonom o raftingu uređuju se uslovi i način obavljanja djelatnosti pružanja usluga raftinga kao turističke djelatnosti, kao i rafting za lične ili rekreativne potrebe, na unutrašnjim brzim vodama.



- j) Crna Gora je uspostavila uspješnu saradnju sa Evropskom agencijom za pomorsku sigurnost (EMSA – European Maritime Safety Agency) koja se ogleda u pružanju tehničke podrške Crnoj Gori, razmjeni podataka bitnih za pomorsku sigurnost i vršenju raznih obuka za zaposlene Ministarstva i organa uprave, a sve u cilju dostizanja evropskih standarda i povećanja stepena pomorske sigurnosti i zaštite mora od zagađenja sa plovnih objekata, a realizacijom strateških i operativnih ciljeva definisanih ovim dokumentom ta saradnja se nastoji dodatno osnažiti i unaprijediti.
- k) Ovdje je važno je istaći da je Crna Gora u odnosu na primjenu IMO Kodeksa o istraživanju pomorskih nezgoda i nesreća, po kome su države članice dužne osnovati nezavisno tijelo za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća sa fokusom na sprovođenje sigurnosnih istraga i preventivnom djelovanju uz primjenu jasno utvđenog sistema izvještavanja prema EMSA, ispunila svoju obavezu na način što je Vlada Crne Gore na sjednici od 11. decembra 2014. godine donijela Odluku o osnivanju Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća ("Sl. list Crne Gore", broj 59/2014). Nacionalna komisija obavlja poslove utvrđene Zakonom o vazdušnom saobraćaju, Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza i Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe. Komisiju čine glavni istražilac i dva stalna člana. Radom Komisije rukovodi glavni istražilac. Uredbom o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća ("Sl. list Crne Gore", broj 52/2015) propisuje se bliži postupak i način sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća, bliža ovlašćenja i uslovi koje mora da ispunjava glavni istražilac, način obavještanja, organizacija i način rada nezavisnih stručnjaka. Uredba se primjenjuje na pomorske nezgode ili nesreće u kojima učestvuju plovni objekti crnogorske državne pripadnosti ili su nastale u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore i za koje je zainteresovana Crna Gora. Istraživanje pomorske nezgode ili nesreće, obavlja se radi utvrđivanja uzroka pomorske nezgode ili nesreće u cilju sprječavanja ili smanjivanja mogućih ponavljanja pomorskih nezgoda ili nesreća u budućnosti i unaprjeđenja pomorske sigurnosti i zaštite morske okoline. Sigurnosna istraga obuhvata prikupljanje i analizu dokaza, utvrđivanje uzroka nezgode ili nesreće, a po potrebi i izradu sigurnosnih preporuka.

#### B.4. Ekonomski kontekst – pregled crnogorske ekonomije

Crna Gora je od sticanja nezavisnosti prošla kroz intenzivne tranzicione promjene i jačanje tržišne ekonomije. Nakon početnih godina rasta i povećanog obima stranih direktnih investicija u periodu 2007–2008. godine, u 2009. nastupa svjetska ekonomska kriza, koja se veoma negativno odrazila na otvorenu crnogorsku ekonomiju, pokazujući nedostatke održivosti privrednog rasta zasnovanog na eksternim faktorima (prvenstveno na priliv stranih direktnih investicija). U 2010. godini crnogorska ekonomija pokazuje znakove oporavka, dok se kao godina povratka na put rasta može označiti 2013. nakon čega privreda bilježi konstantne pozitivne stope rasta, sa uzuzetkom na 2020. Godinu usled posledica pandemije izazvane virusom COVID-19.

Makroekonomske prilike u Crnoj Gori tokom poslednjih par godina karakterišu pozitivna kretanja praćena visočijim stopama rasta kojima su doprinijele pojačane aktivnosti na izgradnji velikih infrastrukturnih projekata u građevinarstvu i energetici, rast prerađivačke industrije i snažan rast broja turista. Na osnovu podataka MONSTAT-a, crnogorska privreda je tokom 2018. godine, ostvarila pozitivnu stopu ekonomskog rasta od 5,1%. Privredna kretanja pratio je konstantan rast broja zaposlenih lica. U 2018. prosječan broj zaposlenih dostigao je nivo od 190 hiljada, dok je stopa nezaposlenosti na kraju godine iznosila 17,8%.

U prethodnom desetogodišnjem periodu prisutan je budžetski deficit i rast javnog duga. Budžetski deficit na kraju 2018. godine procijenjen je na 159,2 miliona eura ili 3,4% BDP-a i posljedica je veće realizacije kapitalnog budžeta, odnosno infrastrukturnih projekata. Deficit budžeta utiče na povećanje javnog duga, koji je na kraju 2018. godine iznosio 3,26 milijardi eura ili 70,1% BDP. Javni dug ima tendenciju rasta, a samim tim i otežane mogućnosti nalaženja izvora za njegovu otplatu. Pozitivno se mogu ocijeniti primijenjene mjere fiskalne konsolidacije.

Crna Gora bilježi deficit tekućeg računa platnog bilansa. U 2018. godini deficit platnog bilansa je iznosio je 793 miliona eura. Deficit tekućeg računa prouzrokovan je spoljno-trgovinskim deficitom u robnoj razmjeni sa inostranstvom, pokazujući evidentan visok nivo uvozne zavisnosti. Na drugoj strani, na računu usluga bilježi se suficit, a najznačajniju stavku predstavljaju prihodi od putovanja - turizma.

Pregled makroekonomskih pokazatelja za Crnu Goru za period od 2009. do 2018. godine prikazan je u sledećoj tabeli.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>BDP u tekućim cijena. u mil. Eura</b>	2.981	3.104	3.234	3.181	3.362	3.457	3.654	3.954	4.299	4.663
<b>Realan rast BDP, %</b>	-5,7	2,5	3,2	-2,5	3,5	1,8	3,4	2,9	4,7	5,1
<b>BDP po stanovniku (u €)</b>	4.720	5.011	5.211	5.074	5.356	5.561	5.826	6.354	6.908	7.420
<b>Prosječna godišnja Inflacija (CPI), %</b>	1,5	0,7	2,8	5,1	0,3	-0,3	1,4	0,9	1,9	1,6
<b>Prosječan broj zaposlenih</b>	174.152	161.742	163.082	166.531	171.474	173.595	175.617	177.908	182.368	190.132
<b>Stopa nezaposlenosti, %</b>	13,0	13,8	13,2	13,5	14,9	14,9	17,2	21,3	22,1	17,8
<b>Javni dug u mil.eur</b>	1.140,2	1.270,7	1.487,2	1.699,5	1.933,0	2.071,7	2.418,8	2.546,1	2.758,8	3.268,6
<b>Javni dug, % od BDP</b>	38,2	40,9	46,0	53,4	57,5	59,9	66,2	64,4	64,2	70,1
<b>Deficit/suficit budžeta u mil.eura</b>	-130,3	-112,2	-126,5	-174,7	-215,7	-103,0	-291,3	-135,0	-236,9	-159,2
<b>Deficit/suficit budžeta, % BDP</b>	-4,37	-3,62	-3,91	-5,55	-6,48	-3,0	-8,0	-3,4	-5,6	-3,4
<b>Tekući račun, mil. Eura</b>	-830,3	-710,2	-573,4	-486,1	-383,0	-429,1	-401,7	-642,0	-691,2	-793,0
<b>Saldo roba i usluga mil. eura</b>	-921,0	-793,8	-708,1	-771,4	-675,4	-686,1	-674,3	-888,6	-1.007,9	-1.113,8
<b>Izvoz robe u mil. Eura</b>	296,3	356,6	476,5	391,9	402,9	357,5	330,3	350,8	382,4	435,9
<b>Uvoz robe u mil. Eura</b>	1.617,9	1.623,8	1.782,8	1.781,1	1.733,0	1.733,9	1.794,1	2.008,5	2.242,5	2.485,8
<b>Spoljnotrgovinski bilans u mil. Eura</b>	-1.321,6	-1.267,2	-1.306,2	-1.384,2	-1.328,6	-1.376,4	-1.463,7	-1.657,7	-1.860,1	-2.049,9
<b>Bilans razmjene usluga mil. Eura</b>	400,6	806,0	903,8	612,8	653,2	688,9	788,2	769,1	852,2	936,1
<b>Neto SDI u mil. Eura</b>	1.066,5	552,1	389,1	461,6	323,9	353,9	619,3	371,6	484,3	327,6
<b>Neto SDI, % BDP</b>	35,8	17,8	12,0	14,7	9,9	10,2	16,9	9,4	11,3	7,0

Izvor: MONSTAT, CBCG, Ministarstvo finansija

Tabela br. 1: Pregled makroekonomskih pokazatelja za Crnu Goru za period 2009-2018. godina

Prema procjenama Centralne Banke Crne Gore, nosioci ekonomskog rasta u narednom periodu biće turizam, energetika i građevinarstvo. Snažna investiciona aktivnost usljed nastavka gradnje autoputa, turističkih i energetske objekata, podstiće dalji ekonomski rast. Izvoz roba i usluga će rasti kao posljedica veće turističke potrošnje podstaknute izgradnjom novih turističkih objekata, kao i stabilizacije i najavljenih ulaganja u oblasti industrijske i poljoprivredne proizvodnje. Očekivani rast uvoza bazira se na potrebama investitora za uvozom opreme, građevinskog materijala i radne snage, posebno za potrebe izgradnje autoputa i turističkih kompleksa, dok očekivani rast poljoprivredne proizvodnje može doprinijeti smanjenju uvoza .

Nastavak sprovođenja mjera fiskalne konsolidacije može uticati na smanjenje privatne i javne potrošnje. Prema tome, održavanje balansa između razvojne komponente i održivosti budžeta u predstojećem srednjoročnom periodu biće ključni izazov fiskalne politike.

## B.5. "PLAVA EKONOMIJA" – pregled postojećeg pomorskog sektora i ekonomskog okruženja

### B.5.1 Crnogorski pomorski klaster

Globalno je prihvaćeno da pomorske administracije (ministarstva koja regulišu pomorski sektor, vode nacionalne upisnike brodova, predlažu pomorski regulatorni okvir, usvajaju i vode pomorsku politiku itd.) postavljaju kao krajnji cilj povećanje konkurentnosti i atraktivnosti nacionalnih upisnika, odnosno zastave, kao i unaprjeđenje zakonodavnog okvira u pomorskom sektoru. Osim toga, opšte prihvaćen trend, koji pomorske države prihvataju kao jedan od instrumenata ekonomske politike za postizanje konkurentnosti je razvoj nacionalnog pomorskog klastera koji obuhvata sve pomorske prateće djelatnosti.

Pomorski klasteri su definisani kao mreže povezanih privrednih subjekata, dobavljača i drugih činioaca pomorskog sektora koji se nalaze na istom geografskom području, a čije poslovanje zavisi od odluka i politika istih institucija. Karakteristika koja razlikuje klaster od drugih vrsta mreža je njihova međusobna povezanost i međuzavisnost. U dijelu C koji se odnosi na analizu spoljnog okruženja, dat je uporedni prikaz organizacije pomorskih klastera u određenim zemljama.

Važno je navesti da postoje i ekonomske i društvene veze koje povezuju članove klastera, a oni se vide kao sredstvo za obezbjeđivanje poboljšane efikasnosti i produktivnosti kako bi privredni subjekti mogli biti konkurentni na nacionalnom, regionalnom i globalnom nivou. Drugi socio-ekonomski faktori, kao što su zapošljavanje i održivost, nastaju kroz pozitivni uticaj i dinamiku klastera. Svakako, postoji prilično širok spektar pristupa u konceptima klastera i metodama klusterske analize. Na opštem nivou, ekonomski klaster se može definisati kao grupa privrednih subjekata u kojoj su unutrašnje veze jače od veza ove grupe sa spoljnim okruženjem. Mogućnosti razvoja klastera zavise od prirode veza, pošto različite mjere mogu uticati na različite veze, a ova mogućnost uticaja na veze je glavno opravdanje klusterskog pristupa ekonomiji. Pošto su privredni subjekti i klasteri u ekonomskoj oblasti međusobno povezani, svaki pozitivan razvoj ili investicija u jednom sektoru može imati uticaj na mnoge druge, ali ovaj uticaj nije uvijek pozitivan. Zbog toga je važno uspostaviti privredne sektore i veze, čiji razvoj ima najpozitivniji uticaj na cjelokupnu ekonomiju.

Svi se slažu da je izuzetno teško kreirati dobro funkcionisanje klastera samo kroz napore javnog sektora. Razvoj pomorskog klastera sam po sebi je uglavnom samoregulativan, ali je nesporno da inicijativa za njegovim konstituisanjem mora biti pokrenuta pa makar ona potekla od javnog sektora, što je ovdje slučaj.

Pravna forma klastera zavisi od svrhe zbog koje se klaster razvija, vizije budućeg razvoja ili finansijskih razloga. Postoje mnoge forme za razvoj klastera i to su: Udruženja (NVO), društva sa ograničenom odgovornošću, kooperative, partnerstva i dr. Ipak, u Crnoj Gori se klasteri najčešće osnivaju kao NVO udruženja i kao privredna društva.

Ono što je evidentno jeste da u Crnoj Gori postoji snažna institucionalna podrška razvoju klastera. U tom smislu navodi se da je Ministarstvo ekonomije Crne Gore izradom Strategije za održivi ekonomski rast Crne Gore kroz uvođenje klastera, kao krovnog dokumenta klusterske politike, i kroz implementaciju programa tehničke i finansijske podrške razvoja klastera nastojalo inicirati proces uspostavljanja klastera u Crnoj Gori. Od 2012. godine Ministarstvo ekonomije u kontinuitetu radi na implementaciji politike razvoja klastera u Crnoj Gori kroz program državne pomoći čiji je cilj finansijska podrška efikasnijem funkcionisanju klastera i njihove bolje promocije, u pravcu ostvarivanja bolje konkurentne pozicije malih i srednjih preduzeća na nacionalnom i međunarodnom tržištu. Dosadašnjim aktivnostima u Crnoj Gori ostvareni su pozitivni rezultati, posebno kada je riječ o sektorskim klasterima u kojima su privredni subjekti prepoznali značaj udruživanja i mogućnost prevazilaženja individualnih problema i ograničenih kapaciteta kroz klaster. Pored toga, razvoj klastera u Crnoj Gori prati značajna uloga međunarodnih organizacija u uspostavljanju klastera, kao i implementaciji aktivnosti.

Programom za unaprjeđenje konkurentnosti privrede za 2019. godinu je predviđeno sprovođenje šest Programskih linija finansijske podrške, od kojih se jedna linija odnosi upravo na razvoj klastera.

Razvoj klastera, kao instrument ekonomske politike, je sredstvo za privlačenje novih investicija u region, stvaranje novih radnih mjesta, jačanje stručnih kapaciteta, povećanje produktivnosti, povećanje obima izvoza i ostvarivanje ekonomije obima, te je konstituisanje crnogorskog pomorskog klastera ovim strateškim dokumentom prepoznato kao jedna od ključnih aktivnosti ka postizanju strateških ciljeva.

U nastavku se daje kratak pregled potencijala identifikovanih sektora plave ekonomije koji bi trebali činiti bazu budućih članova crnogorskog pomorskog klastera.

### B.5.1.1 Državni organi (struktura crnogorske pomorske administracije)

U nastavku je dat pregled crnogorske pomorske administracije sa fokusom na nadležnosti svakog organa ponaosob.

**Ministarstvo saobraćaja i pomorstva** je krovna institucija u pogledu izrade predloga zakona i podzakonskih propisa, sistemskih rješenja, definisanja politike i sprovođenja mjera u oblasti pomorstva. Pravilnikom o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji u okviru Ministarstva saobraćaja i pomorstva definisane su dvije organizacione jedinice u oblasti pomorstva: Direktorat za pomorsku privredu i Direktorat za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu.

U **Direktoratu za pomorsku privredu** vrše se poslovi koji se odnose na: vođenje razvojne politike u oblasti pomorske privrede; utvrđivanje strateških planova, programa i projekata u oblasti pomorske privrede; utvrđivanje, pripremanje i predlaganje sistemskih mjera za realizaciju utvrđene politike u oblasti pomorske privrede i analiziranje njihovog uticaja na ekonomski položaj i uslove privređivanja; pomorska privredna društva i održavanje lučke infrastrukture; preduzimanje aktivnosti i mjera koje se odnose na pomorsku privredu i sačinjavanje informacija o stanju u ovoj oblasti; praćenje i analiziranje predloženih mjera i realizacije infrastrukturnih projekata; saradnju Ministarstva i međunarodnih finansijskih institucija; saradnju Ministarstva i privrednih društava iz oblasti pomorske privrede; sačinjavanje informacija i izvještaja koji se odnose na zaključene finansijske aranžmane; izvršavanje zaključaka Vlade i njenih radnih tijela; saradnju sa drugim organima, a u vezi sa realizacijom predviđenih ciljeva u oblasti pomorske privrede: praćenje procesa ugovaranja, plaćanja, izvještavanja i monitoring implementacije ugovora u skladu sa potpisanim sporazumima ili drugi poslovi utvrđeni propisima.

U **Direktoratu za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu** vrše se poslovi koji se odnose na: vođenje razvojne politike u oblasti pomorskog saobraćaja, a koji se odnose na sigurnost plovidbe, zaštitu mora od zagađenja sa plovnih i pomorskih objekata, zaštitu ljudskih života na moru, kao i bezbjedonosnu zaštitu plovnih objekata; utvrđivanje strateških planova, programa i projekata u oblasti pomorskog saobraćaja; normativno-pravnu djelatnost, pripremu zakonskih i podzakonskih propisa; pripremu međunarodnih ugovora i sporazuma; utvrđivanje, pripremanje i predlaganje sistemskih mjera za realizaciju utvrđene politike u oblasti pomorskog saobraćaja; vođenje propisanih evidencija potrebnih za praćenje i preduzimanje mjera u oblasti pomorskog saobraćaja; preduzimanje aktivnosti i mjera koje se odnose na pomorski saobraćaj i sačinjavanje informacija o stanju u ovoj oblasti; realizaciju Programa rada Vlade i izvršavanje zaključaka Vlade i njenih radnih tijela; saradnju sa ministarstvima i drugim organima; pripremanje odgovora na poslanička pitanja iz oblasti pomorskog saobraćaja; obavljanje inspekcijskih, upravnih i stručnih poslova sigurnosti plovidbe i drugi poslovi utvrđeni zakonom kojima se reguliše pomorski saobraćaj, tenderska procedura, praćenje procesa ugovaranja, plaćanja, izvještavanja i monitoringa implementacije ugovora, u skladu sa potpisanim sporazumima; priprema i pružanje informacija iz oblasti evropskih integracija i međunarodne saradnje; poštovanje procedura utvrđenih stavovima o politici sistema menadžmenta; kojima se utvrđuju poslovi iz oblasti unutrašnje plovidbe i priprema propisa kojima će se ova oblast urediti shodno obavezama prema EU kao i drugi poslovi utvrđeni propisima.

Pod Direktoratom za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu potpadaju: Direkcija za primjenu standarda sigurnosti pomorske plovidbe, Direkcija za primjenu standarda zaštite mora od zagađenja i unutrašnje plovidbe, Direkcija za inspekcijski nadzor u pomorskom i unutrašnjem plovnom saobraćaju i 2 područne jedinice - Lučka kapetanija Bar i Lučka kapetanija Kotor.

U okviru **područnih jedinica – Lučkih kapetanija Bar i Kotor** vrše se poslovi koji se odnose na: pripremu planova, uputstva i mišljenja vezanih za inspekcijski nadzor nad sprovođenjem zakona i drugih propisa iz oblasti pomorstva i obavljanja inspekcijskog nadzora nad pomorskim objektima, lukama, objektima sigurnosti plovidbe i bezbjedonosne zaštite luka otvorenih za domaći i međunarodni promet, te i drugi poslovi inspekcijskog nadzora u skladu s propisima i međunarodnim ugovorima iz oblasti pomorstva; utvrđivanje prioriteta inspekcijskog nadzora; upis/brisanje plovnih objekata u odgovarajuće upisnike (upis brodova, čamaca, plutajućih objekata, čamaca za rafting i drugih pomorskih objekata); sprovođenje rješenja nadležnog suda u vezi sa upisom u odgovarajući upisnik brodova; izdavanje uvjerenja o stanju upisa u odgovarajući upisnik (brodova, čamaca, plutajućih objekata, čamaca za rafting i drugih pomorskih objekata); izdavanje odobrenja i saglasnosti iz nadležnosti kapetanije; sticanje ovlaštenja o osposobljenosti (sticanje osnovnih ovlaštenja, sticanje posebnih ovlaštenja, izdavanje osnovnih i posebnih ovlaštenja, obnavljanje osnovnih i posebnih ovlaštenja, zamjena osnovnih i posebnih ovlaštenja, oduzimanje ovlaštenja, vođenje odgovarajućih upisnika o ovlaštenjima); prihvata i otpremu brodova (ovjera brodskih knjiga, izdavanje dozvole za uplovljenje odnosno isplovljenje broda, vođenje evidencije dolaska odnosno odlaska brodova prikupljanje i obrada statističkih podataka u vezi sa prometom brodova, tereta i putnika); ukrcaj i



iskrcaj članova posade (upis ljekarskih uvjerenja u pomorsku knjižicu i dozvolu za ukrcavanje, upis ovlaštenja i diploma u pomorsku knjižicu i dozvolu za ukrcavanje); izdavanje vinjeta stranim jahtama; izdavanje i zamjena pomorskih knjižica i dozvola za ukrcavanje; izdavanje izvoda o plovidbenom stažu; sticanje, izdavanje i produženje legitimacija pilota pomorske pilotaže; sticanje, izdavanje i zamjenu uvjerenja za voditelja čamca; redovni pregled čamaca za lične potrebe; izdavanje i zamjenu upisnog lista i popisa posade za brodove; izdavanje, produženje i zamjenu dozvole za plovidbu čamca; izdavanje, produženje i zamjenu dozvole za plovidbu čamca za rafting; vršenje inspekcijskog nadzora nad: stranim i domaćim brodovima ili drugim plovnim objektima u pogledu njihove sposobnosti za plovidbu, ispravnosti njihovih pogonskih i drugih postrojenja, uređaja, instrumenata, aparata i opreme prema stanju navedenom u njihovim ispravama; članovima posade broda ili drugog plovnog ili plutajućeg objekta u pogledu broja, njihove osposobljenosti i ovlaštenja za obavljanje određenih dužnosti i poslova u skladu sa brodskim ispravama; plovidbom, uplovljenjem ili obavljanjem istraživanja ili drugih djelatnosti stranih trgovačkih, ribarskih, naučno-istraživačkih, javnih ili ratnih brodova, jahti ili čamaca u pogledu neškodljivog prolaska, te potrebnih odobrenja nadležnih ministarstava za uplovljenje ili obavljanje određenih radova u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore; lukama odnosno pristaništima otvorenim za međunarodni ili domaći pomorski saobraćaj u pogledu njihovih operativnih i drugih obala, lukobrana, potrebnih dubina, uređaja postrojenja ili drugih objekata namijenjenih za pristajanje, vezivanje, sidrenje ili zaštitu brodova, kao i za ukrcavanje i iskrcavanje putnika i/ili tereta – uvidom u ispravu o najvećem dozvoljenom opterećenju izgrađene obale; plovnim putevima na kojima važi međunarodni ili međudržavni ili nacionalni režim plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru u pogledu njihove dubine, širine, radijusa krivine i visine objekata iznad tih puteva, da li se radovi na uređenju i održavanju plovnog puta obavljaju u skladu sa tehničkom dokumentacijom; radio službom na brodovima ili drugim plovnim ili plutajućim objektima, te obalnom radio stanicom, koja služi sigurnosti plovidbe, njenim uređajima i opremom, kao i održavanjem sredstava i radom te službe; izgradnjom objekata koji se grade u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru ili na njihovim obalama, radovima na uređenju odnosno izgradnji luke odnosno pristaništa u pogledu tehničke osposobljenosti i njihovog uticaja na sigurnost plovidbe; prevozom lica i/ili stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine, a u granicama dozvoljene nosivosti i stabiliteta broda ili drugog plovnog ili plutajućeg objekta, kao i drugih uslova propisanih zakonom i drugim propisim (odgovara li položaj teretne linije odnosno slobodnog boka podacima iz isprava itd.); stranim ili domaćim brodovima ili drugim plovnim ili plutajućim objektima u pogledu zaštite mora od zagađenja, stanjem opreme za sprečavanje zagađenja mora u odnosu na isprave i knjige tih objekata; stranim ili domaćim brodovima ili drugim plovnim ili plutajućim objektima u pogledu udovoljavanja standardima vezano za najmanju dopuštenu životnu dob člana posade, zdravstvene sposobnosti člana posade, postojanje ugovora o zaposlenju, radnom i vremenu odmora članova posade, opremljenošću brodske bolnice, hranom i pićem, provjeru prostorija za čuvanje i pripremanje hrane, održavanje ventilacije, grijanja, rasvjete i vodovodnog i kanizacionog sistema itd.; stranim ili domaćim brodovima i lukama otvorenim za međunarodni saobraćaj u pogledu bezbjedonosne zaštite brodova i lučkih postrojenja; stranim ili domaćim brodovima i/ili lukama koji ukrcavaju ili iskrcavaju teret u pogledu posjedovanja važećih isprava kojima se dokazuje ispravnost brodskih ili lučkih uređaja za ukrcavanje ili iskrcavanje tereta i je li stanje tih uređaja u skladu sa podacima iz isprava; službom traganja i spasavanja u pogledu vježbi, reagovanja i rada te službe u slučaju traganja i spasavanja ljudskih života na moru u zoni odgovornosti Crne Gore; službom čišćenja mora od zagađenja u pogledu vježbi, reagovanja i rada te službe u slučaju iznenadnog izlivanja zagađenja mora sa brodova ili drugih plovnih ili plutajućih objekata, te sa lučkih ili obalnih instalacija, odnosno terminala; obavljanjem obaveza lučke ili obalne pilotaže u pogledu stručne spreme, broja radnog i vremena odmora pilota i drugog osoblja, na kopnu i na plovilima i dr.; nad morskim dobrom u pogledu ograđivanja i opremljenosti sredstvima za spasavanje kupaca i brojem spasioca na uređenim ili izgrađenim kupalištima; stranim jahtama u pogledu posjedovanja vinjete, plovila na jahti – tendera i knjigom evidencije iznajmljivanja jahti; čamcima za rafting i splavovima, koji se koriste na unutrašnjim vodama Crne Gore – rijekama; inspektori sigurnosti plovidbe vrše ispitivanje udesa brodova i drugih plovnih ili plutajućih objekata u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, radi utvrđivanja prekršajne ili eventualno krivične odgovornosti; izvršavaju i “privremene mjere” zabrane otuđenja ili raspolaganja brodom, čuvanja i zaustavljanja broda radi obezbjeđenja novčanog potraživanja predlagača, donijete od strane nadležnog suda.

**Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama** vrši poslove koji se odnose na: sigurnost plovidbe u obalnom moru Crne Gore u vezi sa uređivanjem i održavanjem pomorskih plovnih puteva, postavljanjem objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putevima i obezbjeđivanjem njihovog pravilnog funkcionisanja, vršenjem poslova radio službe na pomorskim plovnim putevima za potrebe pomorskog saobraćaja, prikupljanjem hidrografskih, okeanografskih i meteoroloških podataka i njihovo emitovanje radio vezom; utvrđivanje sposobnosti za plovidbu brodova i drugih plovnih plutajućih objekata, i to: vršenjem tehničkog nadzora, izdavanjem brodskih isprava, knjiga i svjedočanstava, izračunavanjem tonaže prilikom baždarenja plovnih objekata; vršenje tehničke ekspertize pri nastalim pomorskim

nezgodama; organizovanje i obavljanje akcija traganja i spašavanja na moru; zaštitu mora od zagađenja sa plovnih i plutajućih objekata; upis jahti u Registar jahti; primjenu međunarodnih i evropskih konvencija, protokola i sporazuma iz djelokruga utvrđene nadležnosti; saradnju sa ovlaštenim međunarodnim organizacijama i ovlaštenim organima drugih država iz djelokruga rada uprave; luke od nacionalnog značaja; brigu o izgradnji, rekonstrukciji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju luka; nadzor nad korišćenjem luka, pružanjem lučkih usluga i obavljanjem ostalih djelatnosti u lukama; kontrolu nad izgradnjom, rekonstrukcijom, održavanjem i zaštitom lučke infrastrukture i suprastrukture; obezbjeđenje uslova za obavljanje pomorskog saobraćaja i lučkih usluga u lukama i na sidrištima luka; primjenu domaćih propisa, međunarodnih sporazuma i standarda koji se odnose na luke; pripremu planova razvoja luka koje donosi Vlada; obezbjeđenje poslovanja luka u skladu sa tržišnim principima; pripremu kriterijuma za utvrđivanje visine naknade za korišćenje lučke infrastrukture; pripremu koncesionog akta, učestvovanje u postupku za dodjelu koncesije i zaključivanje ugovora o koncesiji; odobravanje iznosa naknade za lučke usluge na osnovu maksimalno utvrđenog iznosa ove naknade; kontrolu izvršavanja ugovora o koncesiji; regulaciju i koordinaciju odnosa i aktivnosti između koncesionara; vođenje registra koncesija; obezbjeđenje ispunjavanja uslova utvrđenih međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše sprečavanje zagađivanja životne sredine sa brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja i civilna odgovornost za štetu izazvanu zagađenjem; kao i druge poslove koji su joj određeni u nadležnost.

U kontekstu razvoja plave ekonomije pored Ministarstva saobraćaja i pomorstva prepoznati su i drugi subjekti koji dijelom utiču na razvoj pomorskog sektora i to:

- Ministarstvo poljoprivrede i ruralnog razvoja,
- Ministarstvo održivog razvoja i turizma,
- Ministarstvo ekonomije,
- Uprava za ugljovodonike i
- Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore

Od svog osnivanja 1993. godine, Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore je upravljalo svim objektima pomorske infrastrukture (luke, pristaništa, privezišta, ponte, mandrač i sl). U tom periodu, na osnovu zakona o: državnoj imovini, planiranju prostora i izgradnji objekata, morskom dobru, turizmu i ugostiteljstvu, Uredbe o prodaji i davanju u zakup stvari u državnom vlasništvu i ostalih propisa, kroz funkcionisanje ovog javnog preduzeća, uspostavljeno je integralno upravljanje prostorom morskog dobra i objektima pomorske infrastrukture na održiv način. Integralno upravljanje se odnosi na cjelovitost prostornog obuhvata i sveobuhvatnost djelatnosti i funkcija koje su značajne za uređenje prostora mora i obale. Održivost sistema upravljanja (zaštita, uređenje i unapređenje), morskim dobrom i objektima pomorske infrastrukture, postignuta je reinvestiranjem sredstava koja se prihoduju od ustupanja lokacija i objekata, u njihovo uređenje i izgradnju.

#### B.5.1.2 Crnogorski upisnik plovnih objekata (brodovi, čamci, jahte i drugi plovni objekti)

Upravni postupak upisa brodova, čamaca i drugih plutajućih objekata, uključujući instalacije za proizvodnju ugljovodnika vode Lučka kapetanija u Baru i Kotoru. Izuzetno i saglasno rješenjima saveznog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koja su preuzeta u novi Zakon o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodnika u upisnike i stvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodnika, upisivanje brodova u upisnike brodova vrši se na osnovu rješenja lučke kapetanije i stvarno nadležnog suda. Rješenje o prvom upisu broda, rješenja o upisu u list B i C uložka glavne knjige upisnika brodova i rješenja o brisanju broda donosi sud. Rješenje o prenosu upisa broda u drugi upisnik koji se vodi u Crnoj Gori takođe donosi sud, a saglasno pomenutom zakonu, ova nadležnost suda proteže se i na upis instalacija za proizvodnju ugljovodnika.

Odredbe o upisu čamaca sadržane su u Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe, a upisnike čamaca i drugih plutajućih objekata, kako je već rečeno, vode Lučke kapetanije u Baru i Kotoru.

Kada su u pitanju jahte, već je naznačeno da je Zakonom o jahtama, koji je usvojen 2007. godine, konstituisan Registar jahti Crne Gore, odnosno Odjeljenje Registra jahti koje je u sastavu Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama. U crnogorski registar jahti upisuju se najčešće jahte za privatnu upotrebu čija baždarska dužina nije veća od 24 metra. U Registar jahti Crne Gore, na dan do 30.06.2019. godine, upisano je 259 jahti, od kojih su 46 za privrednu djelatnost, a ostatak za privatnu upotrebu.

Prema podacima upisanih brodova lučkih kapetanija na kraju 2018. godine, crnogorsku flotu čini 108 brodova 103.501,26 BT, od čega 4 broda plove u međunarodnoj plovidbi<sup>26</sup>.

U Upisniku brodova Lučke kapetanije Kotor, na kraju 2018. godine je upisano 66 brodova i to:

- neograničene plovidbe: 2 broda sa ukupnom bruto tonažom 44.912,00;
- male obalne plovidbe: 4 broda sa ukupnom bruto tonažom 254,24;
- unutrašnje morske vode i teritorijalno more: 37 brodova sa ukupnom bruto tonažom 4.108,96;
- zatvorena morska područja: 8 brodova sa ukupnom bruto tonažom 1.186,11;
- ribarskih brodova: 15 sa ukupnom bruto tonažom 998,83.

U upisnicima brodova Lučke kapetanije Bar na kraju 2018. godine je upisano 42 broda i to:

1. u Upisnik pomorskih trgovačkih brodova:
  - neograničene plovidbe: 2 broda sa ukupnom bruto tonažom 48.576;
  - male obalne plovidbe: 1 brod bruto tonaže 144;
  - obalno more: (unutrašnje morske vode i teritorijalno more): 14 brodova, sa ukupnom bruto tonažom 1.755,03;
  - unutrašnje morske vode: 2 broda, bruto tonaže 123,24;
  - Jadransko more: 1 brod, bruto tonaže 153;
  - Skadarsko jezero: 2 broda, sa ukupnom bruto tonažom 245.
2. u Upisnik ribarskih brodova upisano 13 brodova, sa ukupnom bruto tonažom 917,33;
3. u Upisnik brodova za upravne svrhe upisana su 4 broda, sa ukupnom bruto tonažom 136,52;
4. u Upisnik brodova unutrašnje plovidbe upisana su 2 broda.

Ukupno stanje u upisnicima čamaca na kraju 2018. godine u lučkim kapetanijama Bar i Kotor iznosi 5.667 upisanih čamaca za privredne i neprivredne svrhe. Od ukupnog broja upisanih čamaca prema dostupnim podacima 425 je bilo registrovano za privredne svrhe i 4.862 za neprivredne svrhe (lične potrebe i javne svrhe). Na kraju 2018. godine u Upisniku čamaca za rafting ukupno je upisano 114 čamaca za obavljanje turističke djelatnosti.

Svi upisnici vode se u pisanoj formi, a do sada nije uspostavljena elektronska baza upisanih plovniha objekata. Osim toga, do sada nisu digitalizovani postupci koji se odnose na upis plovniha objekata, izdavanje uvjerenja o stanju upisa u upisnicima i sl.

Kako je već rečeno, u crnogorske upisnike brodova u ovom trenutku su upisana svega četiri broda angažovana u međunarodnoj plovidbi. U tom smislu, jedan od operativnih ciljeva definisanih ovim strateškim dokumentom odnosi se upravo na povećanje bruto tonaže crnogorske trgovačke mornarice, a isti će se postići realizacijom aktivnosti koje se odnose na unaprjeđenje organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti, odnosno jačanje kapaciteta pomorske administracije kako bi se obezbijedila adekvatna kontrola države zastave nad brodovima koji viju crnogorsku zastavu, odnosno kontrola rada priznatih organizacija koje obavljaju poslove tehničkog nadzora i statutorne sertifikacije crnogorskih brodova. Druga aktivnost odnosi se na intenziviranje aktivnosti na prenosu ovlašćenja za tehnički nadzor i statutornu sertifikaciju brodova i na druge Priznate organizacije, odnosno klasifikaciona društva čime se stvaraju preduslovi za povećanje ukupnog broja brodova koji imaju crnogorsku državnu pripadnost. Predviđeno je uvođenje jedinstvenog sistema oporezivanja brodarskih aktivnosti u vidu tonažne takse kako bi se privukao što veći broj brodara koji će svoje brodove upisati u crnogorski upisnik, liberalizacija uslova za upis u crnogorski upisnik pomorskih trgovačkih brodova u pogledu nacionalnosti brodara, ali i digitalizacija crnogorskih upisnika brodova. Analogne aktivnosti predviđene su i za Registar jahti Crne Gore.

Ovaj strateški dokument predviđa i postepeno uspostavljanje i ažuriranje postojećih elektronskih evidencija (Informacioni sistem za pomorstvo) stanja u crnogorskim upisnicima brodova, čamaca, jahti i drugih plovniha objekata; stranih plovniha objekata koji se nalaze u teritorijalnom moru Crne Gore; izdatih vinjeta za privatnu

<sup>26</sup> Izvještaj o radu i stanju u upravnim oblastima Ministarstva saobraćaja i pomorstva i organa u sastavu za 2018. godinu  
Strategija razvoja pomorske privrede za period 2020-2030. godine

upotrebu i privrednu djelatnost; zaključenih ugovora o obaveznom osiguranju u saobraćaju i drugih obaveznih osiguranja korisnika plovnih objekata kao i postepeno povezivanje naprijed navedenih baza podataka sa postojećim informacionim sistemima, kao i razmjena istih između UPSUL, inspekcijskih organa, Lučkih kapetanija, osiguravajućih društava, organa lokalne samouprave, carinskih organa, što će omogućiti da svi nadležni organi u realnom vremenu raspolažu preciznom informacijom o svakom plovnim objektu, odnosno da li korisnici plovnih objekata koji saobraćaju u teritorijalnom moru Crne Gore imaju zaključen odgovarajući ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju i da li obavljaju djelatnost iznajmljivanja plovila na zakonit način, odnosno da li se pridržavaju nacionalnih propisa.

### B.5.1.3 Vlasnici brodova i brodari

Crna Gora ima bogatu i dugu pomorsku tradiciju. Intenzivniji razvoj pomorske privrede počinje djelovanjem Jugoslovenske okeanske plovidbe u Kotoru osnovane 1954. godine i Prekookeanske plovidbe u Baru 1961. godine. Počevši od 1992. godine, crnogorska pomorska flota brodarskih društava u državnom vlasništvu bila je suočena sa periodom velikih izazova, a glavni razlog za gubitak flote bio je rat u bivšoj Jugoslaviji i period međunarodnih sankcija koji je uslijedio 30. maja 1992. u narednih pet godina (od 1992. do 1997. godine). Potreba za obnovom crnogorske flote je aktuelizovana u cilju: povećanja broja zaposlenih koji su ostali bez posla propadanjem stare flote, doprinosa razvoju ekonomije imajući u vidu da je flota imala značajan udio u nacionalnoj ekonomiji, ponovnog stavljanja u pogon i rehabilitacije domaćih lučkih postrojenja i očuvanja duge pomorske tradicije.

Kada su u pitanju javne politike, prvi značajniji pokušaj revitalizacije pomorstva u Crnoj Gori sproveden je 2004. godine kao zajednički investicioni projekat Vlade Crne Gore i konzorcijuma norveških investitora, a nosio je naziv "Kotor Shipping Co Ltd". Cilj projekta bio je otpočinjanje revitalizacije crnogorske pomorske privrede koja je nakon međunarodnih sankcija upala u nerješive probleme i ostala bez svoje flote kroz nabavku i eksploataciju pomorskih trgovačkih brodova.

Osnivanje kompanije "Kotor Shipping Co Ltd" sprovedeno je na osnovu Protokola o osnivanju zajedničke brodarske kompanije, koji je potpisan u februaru 2004. godine. Osnovni cilj bio je iniciranje investicionih potprojekata o nabavci i eksploataciji pomorskih trgovačkih brodova. Studija izvodljivosti zajedničkog investicionog projekta predviđala je model organizacije po kojem će za svaki investicioni potprojekat – brod, biti osnovana zasebna "single ship" kompanija u čijem kapitalu će kompanija "Kotor Shipping Co Ltd" imati udio od 100%. Zamišljeno je da tehnički menadžment i obezbjeđivanje posade brodova obavlja novoosnovana kompanija "NorMonte" d.o.o. sa sjedištem u Kotoru, a da komercijalni menadžment "single ship" kompanija obavlja jedan od partnera u projektu, kompanija "Th. Jacobsen & Co As". Prvi brod koji je kupljen kroz ovaj projekat zvao se M/B "Kotor Bay", nosivosti od 9.662 tone, a izgrađen je 1987. godine u Japanu. Radilo se o dvopalubnom višenamjenskom brodu za prevoz rasutog i generalnog tereta, kontejnera i drveta. Kupljen je za 6,76 miliona USD. Drugi brod M/B "Ivo Visin" izgrađen je u Njemačkoj 1984. godine i imao je nosivost 10.700 tona. Radilo se o jednopalušnom višenamjenskom brodu, takođe za prevoz rasutog i generalnog tereta, kontejnera i drveta. Kupljen je po cijeni od 5,25 miliona USD.

Ovakve odluke u pravcu revitalizacije pomorstva u Crnoj Gori sa današnjeg aspekta se mogu smatrati opravdanim kod činjenice da je veliki broj crnogorskih pomoraca, u periodu koji je prethodio ovom investicionom projektu, ostao bez mogućnosti zaposlenja na našim brodovima, a da se radi o djelatnosti u kojoj Crna Gora ima dugu tradiciju. Dodatno, projekat je nesumnjivo imao pozitivan efekat na naše pomorsko obrazovanje, tako što je u okviru njega veliki broj crnogorskih pomoraca imao priliku da usavrši i unaprijedi stečena teorijska znanja praktičnom obukom i iskustvima.

Učestale štete na brodu "Ivo Visin", koje su rapidno povećavale troškove poslovanja uz neminovan gubitak prihoda od vozarine, konstantno su dovodile u pitanje investicioni program i ekonomsku opravdanost dalje realizacije ovog potprojekta. Investicioni projekat je okončan bez gubitaka, a to znači da su sredstva koja potiču od prodaje broda "Kotor Bay", u kojima je Vladi Crne Gore pripadao iznos proporcionalan udjelu od 33% ili USD 1.070.085,00 potrošena u svrhe okončanja projekta "Ivo Visin Shipping Ltd", odnosno održavanja likvidnosti te kompanije i pokrivanja obrtnog kapitala do naplate potraživanja po osnovu pretrpljenih i likvidiranih šteta za M/B "Ivo Visin". Oba brodarska društva likvidirana su 2009. godine, odmah nakon likvidacija svih havarija i namirenja potraživanja koja su nastala po tom osnovu.

Drugi projekat revitalizacije crnogorske pomorske privrede odnosi se na nabavku brodova za potrebe brodarskih društava „Crnogorska plovidba“ AD Kotor i „Barska plovidba“ AD.



Nakon usvajanja Strategije razvoja saobraćaja iz 2008. godine, koja je prepoznala revitalizaciju crnogorske pomorske flote kao jedan od strateških ciljeva, pristupilo se i stvaranju odgovarajućih preduslova za realizaciju projekta. Prilikom posjete crnogorske delegacije NR Kini, 2010. godine, potpisan je Memorandum o razumijevanju između Crne Gore i Poly Technologies Inc. iz Pekinga, koja je gradila trgovačke brodove za potrebe crnogorske flote. Prvi brodovi za prevoz rasutih tereta tipa „handy size“ nabavljeni su za brodarsko društvo AD „Crnogorska plovidba“ Kotor koje je osnovano 2004. godine u svrhu projekta revitalizacije crnogorske pomorske flote. Za njihovu gradnju sklopljen je ugovor o kreditu sa "The Export-Import Bank of China" zaključen pod sljedećim uslovima: grace period 5 godina, stalna kamatna stopa 3%, vrijeme otplate 15 godina, sa učešćem pomenutog društva u iznosu od 15%. Cijena brodova iznosila je 55.760.000 USD. Primopredaja prvog broda „Kotor“ izvršena je u prvoj polovini 2012. godine, a drugog „Dvadesetprvi maj“ u drugoj polovini 2012. godine. Od momenta stavljanja brodova u funkciju do kraja 2014. godine iznosi najamnine brodova su obezbjeđivali stabilne prihode što je omogućavalo AD „Crnogorska plovidba“ da redovno izmiruje svoje kreditne obaveze sve do 2015. godine i isteka grace perioda.

AD „Barska plovidba“ Bar je drugo brodarsko društvo koje je u okviru projekta revitalizacije crnogorske pomorske flote u drugoj polovini 2014. godine preuzelo dva teretna broda „BAR“ i „BUDVA“. U ovom privrednom društvu država Crna Gora ima većinski paket akcija. Radi se takođe o brodovima za prevoz rasutih tereta tipa „handy size“ bulk carrier, nosivosti po 36.000 tona. U svrhu nabavke pomenutih brodova društvo je sklopilo ugovor o kreditu sa "The Export-Import Bank of China" koji je zaključen pod sljedećim uslovima: grace period 5 godina, stalna kamatna stopa 2%, vrijeme otplate 20 godina. Cijena brodova je iznosila 46.400.000 USD. Ovo društvo je svoje dospjele obaveze po odnosnom kreditu redovno i samostalno servisiralo sve do početka 2018. godine.

Od 2015. godine dolazi do značajnog pada najamnina na međunarodnom tržištu vozarina što je uticalo na pad prihoda ova dva privredna društva sa svim posledicama koje iz toga proizilaze. S tim u vezi, Vlada Crne Gore je izradila analizu racionalizacije poslovanja ovih društava kroz usvajanje optimalnog modela poslovanja, a implementacija korektivnih mjera biće sprovedena u narednom periodu.

Kada su u pitanju crnogorski brodovi u međunarodnoj plovidbi, značajan doprinos očuvanju pomorske tradicije u Crnoj Gori dao je i privatni sektor.

Pored navedenih brodara, u Crnoj Gori danas posluje značajan broj brodara unutrašnje plovidbe koji uglavnom prevoze putnike ili obavljaju drugu komercijalnu djelatnost.

Jedan od takvih brodara je i brodarsko društvo „Pomorski saobraćaj“ DOO koje posjeduje i upravlja flotom od šest trajekta koji spajaju dvije obale unutar Bokotorskog zaliva u rejonu zalivskog tjesnaca Verige. Redovni saobraćaj se odvija na prelazima u mjestima Kamenari, sa strane Herceg Novog i Lepetanima, sa strane Tivta. U cilju osavremenjavanja flote i unaprjeđenja kvaliteta usluge ovo društvo je 2009. godine u Sloveniji sagradilo i preuzelo brod „Grbalj“, koji je ujedno i najveći brod u floti ovog brodarar. Nadalje, ovo društvo je 2011. godine preuzelo svoj drugi po veličini brod koji nosi ime „Teodo“.

Strategija razvoja pomorske privrede predviđa restrukturiranje brodarskih društava "Crnogorska plovidba" AD Kotor i "Barska plovidba" AD Bar u cilju postizanja njihove održivosti i finansijske stabilnosti, podršku koja se odnosi na nabavku RO-RO putničkog broda u cilju obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i nesmetanog linijskog prevoza robe i putnika između Crne Gore i drugih zemalja regiona od strane domaćih brodara, te poreska oslobođenja i druge olakšice kako bi se podstakao razvoj unutrašnjeg pomorskog saobraćaja upotrebom "eko-brodova".

#### B.5.1.4 Pomorska osiguravajuća društva i pomorsko osiguranje

Samo načelno, shodno sistemskom Zakonu o osiguranju<sup>27</sup>, poslove osiguranja, saosiguranja i reosiguranja može obavljati društvo za osiguranje, odnosno društvo za reosiguranje sa sjedištem u Crnoj Gori, kojem je nezavisni regulatorni organ izdao dozvolu za obavljanje poslova osiguranja, odnosno poslova reosiguranja. Navedene poslove može obavljati i dio društva za osiguranje – filijala kojem je regulatorni organ izdao dozvolu za obavljanje poslova za osiguranje, odnosno poslova za reosiguranje u Crnoj Gori.

Saglasno praksi osiguranja i važećim zakonskim rješenjima, osiguranje lica i imovine je dobrovoljno, a isto može biti obavezno samo u slučajevima utvrđenim zakonom. Nadalje, shodno principu teritorijalnosti koji čini sastavni dio

<sup>27</sup> Zakon o osiguranju ("Sl. list RCG", br. 78/2006 i 19/2007 - ispr. i "Sl. list CG", br. 53/2009 - dr. zakon, 40/2011 - dr. zakon, 45/2012, 6/2013 i 55/2016)



pomenutog Zakona o osiguranju, imovina i lica u Crnoj Gori mogu se osigurati samo kod društva za osiguranje osnovanog po navedenom zakonu. Izuzetno od ovog načelnog pravila, kod stranog društva za osiguranje mogu se osigurati: 1) vazduhoplovni i pomorski transport iznad obaveznih osiguranja u saobraćaju; 2) strana fizička lica koja žive i borave u Crnoj Gori i imovina tih lica, izuzev obaveznih osiguranja. Vlada Crne Gore može propisati druge uslove pod kojima se imovina i lica iz stava 1 ovog člana mogu osigurati kod stranog društva za osiguranje.

Kada se govori o plovidbenom, odnosno pomorskom osiguranju valja napomenuti da je ova materija uređena saveznim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Odredbe zakona primenjuju se na:

- a. osiguranje broda, njegovih mašina, uređaja, opreme i zaliha, kao i robe i drugih stvari koje se prevoze brodom ili se na njemu nalaze;
- b. osiguranje vozarine, prevoznine, troškova osiguranja, troškova opremanja broda, troškova zajedničke havarije, nagrada za spasavanje, očekivanog dobitka, provizija, zarada posade, založnih i ostalih prava i materijalnih koristi, koje postoje ili opravdano mogu da se očekuju u vezi sa plovidbom ili prevozom robe brodom a mogu da se procijene u novcu;
- c. osiguranje odgovornosti za štete nanijete trećim licima u vezi sa pravom svojine ili sa iskorišćavanjem broda i drugih stvari navedenih u tački 1 gore koje su u svojini fizičkih ili pravnih lica.

Odredbe ovog zakona primenjuju se i na osiguranje brodova u gradnji i stvari namijenjenih njihovoj gradnji, na osiguranje stvari koje se prije ili posle prevoza brodom nalaze u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima, ili se prevoze drugim prevoznim sredstvima, na reosiguranje gore navedenih predmeta kao i na druga osiguranja i reosiguranja ako su zaključena po polisama ili uslovima uobičajenim za plovidbena osiguranja. Odredbe ovog zakona primenjuju se i na uzajamna osiguranja plovidbenih rizika, ako nisu u suprotnosti sa prirodom odnosa navedenih osiguranja.

Osiguranje broda obuhvata trup broda, njegove mašine, uređaje i opremu, redovne zalihe goriva, maziva i ostalog broskog materijala, kao i zalihe hrane i pića potrebne za posadu broda. U terminologiji se ova vrsta osiguranja zove osiguranjem trupa i stroja (eng. Hull and Machinery). Tržište ove vrste pomorskog osiguranja koncentrisano je u Londonu. Ovo osiguranje nije obavezno, ali njegovo zaključivanje nameću potrebe plovidbe, zahtjevi naručioca broda, unajmitelja i dr., pa se može reći da je bez zaključenog ugovora o osiguranju trupa i stroja praktično nemoguće komercijalno eksploatirati brod. Uzimajući u obzir naprijed navedeni princip teritorijalnosti, domaći brodari ovo osiguranje zaključuju posredstvom domaćih osiguravajućih kuća koje djeluju najčešće kao „front“ osiguravači. Kada su u pitanju manja plovila, većina domaćih osiguravajućih društava ima proizvod kasko osiguranja plovila koja se uglavnom zaključuju za čamce, jahte i brodove unutrašnje plovidbe i druge plovne objekte.

U kontekstu analize osiguranja od odgovornosti u pomorskom saobraćaju, valja se osvrnuti na odredbe o vanugovornoj odgovornosti iz Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Naime, vanugovorna odgovornost podrazumijeva odgovornost za štetu koju brod ili drugi plovni objekt prouzrokuje licima i stvarima van broda, kao i okolini. Nastankom štete formira se vanugovorni odnos u okviru kojeg je jedna strana dužna nadoknaditi prouzrokovanu štetu drugoj strani, a druga strana je ovlašćena zahtjevati naknadu štete. Ove odredbe ne primenjuju se na sudar brodova i nuklearne štete. Odredbe o vanugovornoj odgovornosti se primenjuju i na druge plovne objekte, bez obzira na veličinu, kao i na hidroavion dok je na vodi.

P&I osiguranje koje se odnosi na odgovornost vlasnika, odnosno brodarka prema trećim licima pružaju P&I klubovi, a domaći brodari takvo osiguranje zaključuju direktno kod P&I kluba, što je u skladu sa principom teritorijalnosti iz Zakona o osiguranju. Iako je i bez ovog osiguranja u komercijalnom smislu nemoguće iskorišćavati brod, navodi se da je ono obavezno za sve brodove od 300 BT i više, a ovo saglasno članu 33 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe ("Sl. list CG", br. 62/2013, 6/2014 - ispr., 47/2015, 71/2017 i 34/2019). Naime, ovim članom je propisano da crnogorski brod od 300 BT ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili javnih plovnih objekata koji su u državnoj svojini mora da ima potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja u skladu sa Međunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine, do iznosa osiguranja utvrđenih Protokolom iz 1996. godine na tu Konvenciju<sup>28</sup>. Ovo osiguranje može biti sa ili bez franšize,

<sup>28</sup> Crna Gora jo uvijek nije pristupila ovoj Konvenciji, ali su njena rješenja u smislu minimalnih suma obaveznih osiguranja za brodove preko 300 BT preuzeta u nacionalno zakonodavstvo transponovanjem odnosno EU direktive. Ovo nije slučaj sa odredbama o ograničenju odgovornosti brodarka pomorskog broda iz Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koje odredbe su u svemu zastarjele i ne pružaju

prema vrsti pokrića članica Međunarodne grupe P&I klubova ili druge odgovarajuće finansijske garancije (garancija banke ili druge slične finansijske institucije). Ova vrsta osiguranja obavezna je i za sve brodove od 300 BT i više koji uplovljavaju u teritorijalno more Crne Gore. Odredbama pomenutog člana u crnogorsko zakonodavstvo je transponovana EU Direktiva 2009/20/EC.

Pomenutom Direktivom se ujedno iskazuje i politička volja Država Članica da pristupe Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja, izmijenjenoj Protokolom iz 1996. godine, kao i da istu implementiraju u domaća zakonodavstva. Naime, u Preambuli se jasno ističe: "Države Članice su 09.10.2008.godine jednoglasno izjavile da prepoznaju značaj primjene Protokola iz 1996.godine."<sup>29</sup>

Obavezna finansijska jamstva, odnosno osiguranja za određene kategorije brodova predviđena su i Zakonom o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata („Službeni list Crne Gore“, br. 020/11 od 15.04.2011, 026/11 od 30.05.2011, 027/14 od 30.06.2014) kojim su u nacionalno zakonodavstvo implementirane odredbe Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem uljem kao pogonskim gorivom, BUNKERS 2001. i dr.

Nadalje, Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju<sup>30</sup> uređeno je osiguranje vlasnika, odnosno korisnika plovnih objekata od odgovornosti za štetu pričinenu trećim licima. Naime, vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik plovnog objekta, koji se po propisima o registraciji plovnih objekata upisuje u registar plovnih objekata, dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom plovnog objekta pričinu trećim licima nanošenjem tjelesnih povreda, narušavanjem zdravlja ili smrti. Pod štetom se smatra i šteta koja je pričinjena trećem licu usljed pada stvari sa plovnog objekta ili izbacivanjem stvari iz plovnog objekta. Dakle, ovim osiguranjem nije obuhvaćena šteta koju plovni objekat može prouzrokovati stvarima van broda i životnoj sredini, kao ni šteta nastala iz sudara plovnih objekata. Vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik stranog plovnog objekta, prije dobijanja dozvole za plovidbu u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, odnosno koji plovi unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore, mora biti osiguran od ove odgovornosti, ako nije pruženo drugo obezbjeđenje za naknadu štete ili ako međunarodnim ugovorom nije drukčije uređeno.

Navedeni zakon određuje i obavezno osiguranje putnika u javnom prevozu od posljedica nesrećnog slučaja. Naime, vlasnici, odnosno korisnici po ugovoru o zakupu, lizingu i slično plovnih objekata koja služe za prevoz putnika u javnom saobraćaju dužni su da zaključe ugovor o osiguranju putnika u javnom prevozu od posljedica nesrećnog slučaja, te da isti dostave nadležnom organu prilikom registracije i produženja registracije plovnog objekta koji se koristi u privredne svrhe, tačnije za prevoz putnika.

U kontekstu naprijed navedenog, a kada se radi o plovilima čija bruto tonaža nije veća od 300, uočena je slabost sistemskih rješenja obaveznog osiguranja u pomorskom saobraćaju, koje mogu predstavljati barijeru za dalji razvoj nautičkog turizma, a, kako je već rečeno, ogleda se u rizicima obuhvaćenim naprijed analiziranim Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju. Kako se radi o izuzetno kompleksnoj materiji, rješavanje ovog pitanja zahtijeva interresorski pristup i angažovanje odgovarajućih stručnih i kadrovskih potencijala, to je obrađivač ovim strateškim dokumentom predvidio konkretnu aktivnost koja za cilj ima sagledavanje i eventualno inoviranje postojećih zakonskih rješenja koja uređuju ovu oblast.

Osim naprijed navedene slabosti, dalja analiza ukazuje da zbog sistemskih propusta i dalje postoji veliki broj plovnih objekata koji učestvuju u plovidbi, koji su uredno registrovani, a čiji vlasnici nemaju zaključen odgovarajući ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti ili ugovor o osiguranju putnika u javnom prevozu od posljedica nesrećnog slučaja. Naime, saglasno važećim zakonskim rješenjima, dozvola za upotrebu čamca za privatnu upotrebu izdaje se na period od pet godina, a za čamce za privrednu djelatnost ista se izdaje na period važenja od godinu dana. Kada su u pitanju jahte, period važenja sertifikata o registraciji je tri godine, nezavisno od namjene jahte. Kada govorimo o brodovima, najčešće se brodovi upisuju na neodređeno vrijeme trajanja upisa, odnosno do trenutka kada se steknu uslovi za promjene u upisniku ili brisanje broda iz upisnika. Izuzetno od ovog pravila, trajanje upisa pomorskim brodovima može biti ograničeno kada se brod upisuje na osnovu ugovora o zakupu u kom slučaju se trajanje upisa ograničava na vrijeme trajanja odnosnog ugovora. Radi jasnoće, ovdje treba praviti razliku između

---

adekvatan podsticaj razvoju pomorske privrede. U kontekstu realizacije strateških ciljeva postavljenih ovim dokumentom i kako bi se stvorili preduslovi za razvoj nacionalne flote (povećanje broja brodova koji imaju crnogorsku državnu pripadnost), pristupiće se potvrđivanju ovog međunarodnog ugovora).

<sup>29</sup> Maja Radunović, Pravni zbornik br. 1/2020, ISSN 0350-6630, str. 230.

<sup>30</sup> Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Sl. list CG", br. 44/2012).

periodičnog trehničnog pregleda i perioda važenja dozvole za upotrebu čamca, sertifikata o registraciji, odnosno upisnog lista, kada su u pitanju brodovi. Osim toga, izdavanje dozvole za plovidbu plovnog objekta i produženje dozvole može izvršiti samo uz dokaz o zaključenom ugovoru o osiguranju iz ovog zakona podnesen nadležnom organu. Vlasnik plovnog objekta koji ne podliježe obaveznom godišnjem pregledu dužan je da zaključi ugovor o osiguranju prije dobijanja dozvole za plovidbu koja važi duže od jedne godine i da osiguranje obnavlja u periodu važenja te dozvole. U praksi se pokazalo da se ova imperativna zakonska norma nije pokazala kao dovoljna jer vlasnici, odnosno korisnici plovni objekata obavezno osiguranje zaključuju samo za prvu godinu trajanja upisa, odnosno registracije što negativno utiče na sigurnost pomorske plovidbe, ali i prihode domaćih osiguravajućih društva. Isto se odnosi i na strane čamce i jahte koji prilikom podnošenja zahtjeva za izdavanje vinjete dostavljaju analognu polisnu obaveznog osiguranja koje može isticati i prije isteka roka vinjete. U tom smislu, realizacijom akcionog plana koji je sastavni dio ovog strateškog dokumenta predviđeno je postepeno uspostavljanje i ažuriranje postojećih elektronskih evidencija (Informacioni sistem za pomorstvo) stanja u crnogorskim upisnicima brodova, čamaca, jahti i drugih plovni objekata; stranih plovni objekata koji se nalaze u teritorijalnom moru Crne Gore; izdatih vinjeta za privatnu upotrebu i privrednu djelatnost; zaključenih ugovora o obaveznom osiguranju u saobraćaju i drugih obaveznih osiguranja korisnika plovni objekata kao i postepeno povezivanje naprijed navedenih baza podataka sa postojećim informacionim sistemima, kao i razmjena istih između UPSUL, inspeksijskih organa, Lučkih kapetanija, osiguravajućih društava, organa lokalne samouprave, carinskih organa, što će omogućiti da svi nadležni organi u realnom vremenu raspolažu preciznom informacijom o svakom plovnom objektu, odnosno da li korisnici plovni objekata koji saobraćaju u teritorijalnom moru Crne Gore imaju zaključen odgovarajući ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju i da li obavljaju djelatnost iznajmljivanja plovila na zakonit način, odnosno da li se pridržavaju nacionalnih propisa.

Osim naprijed navedenog, obrađivač je analizom sistema obaveznih osiguranja utvrdio da djelatnosti luka za nautički turizam nisu obuhvaćene obaveznim osiguranjima, te da je ova tema aktuelna i u drugim državama u regionu koje imaju razvijen nautički turizam, a koje žele da isti dodatno unaprijede. U tom smislu, nesporno je da bi se na ovaj način podigao nivo odgovornosti korisnika luke što bi rezultiralo smanjenjem broja štetnih događaja, unaprijeđenjem sigurnosti i bezbjednosti crnogorskih luka nautičkog turizma, ali i samih plovni objekata. U konačnom, vlasnik ili korisnik plovnog objekta će zasigurno preferirati nautičku destinaciju koja je kreirala odgovarajući pravni okvir koji u najvećoj mogućoj mjeri pruža sigurno i bezbjedno okruženje za njegov plovni objekat ali i brzu i efikasnu naplatu svake eventualne štete koja nastane tokom plovidbe u crnogorskom teritorijalnom moru i korišćenja usluga luke nautičkog turizma. Načelno, pitanje osiguranja od odgovornosti veže se za svaku privrednu djelatnost, pa tako i za djelatnost luka nautičkog turizma. U slučaju luke nautičkog turizma, moglo bi se zaključiti da ista obavlja rizičnu djelatnost imajući u vidu da čuva imovinu velike vrijednosti prema ugovoru sa korisnicima veza. Posao čuvanja imovine veće vrijednosti sam po sebi može uzrokovati i štetu na toj imovini što povlači odgovornost luke, a samim tim i potrebu za osiguranjem od takve odgovornosti. U tom smislu, strateškim dokumentom je predviđena realizacija konkretne aktivnosti koja za cilj ima sagledavanje i eventualno inoviranje postojećih zakonskih rješenja koja ovu vrstu osiguranja svrstavaju u dobrovoljna osiguranja. Naime, ovo pitanje se reflektuje i na prirodu i bitne elemente ugovora o vezu koji kao takav do sada nije direktno prepoznat nacionalnim zakonodavstvom, što u uporednoj praksi drugih tradicionalno-pomorskih zemalja nije slučaj

#### B.5.1.5 Finansijske institucije u pomorstvu

U Crnoj Gori ne postoji specijalizovani investicioni fond za finansiranje nabavke brodova i generalno za finansiranje šireg pomorskog sektora. Bankarski sektor se dosta pasivno drži kada je u pitanju pružanje kreditne podrške činiocima pomorske privrede. Jedna od kreditnih institucija od koje je potencijalno moguće obezbijediti kreditna sredstva za nabavku brodova pod povoljnim uslovima je Investiciono-razvojni fond Crne Gore. Investiciono-razvojni fond Crne Gore (IRF CG) osnovan je usvajanjem Zakona o Investiciono-razvojnog fondu Crne Gore A.D.<sup>31</sup> Cilj osnivanja ove kreditne institucije je podsticanje i ubrzavanje privrednog razvoja Crne Gore. Osnivanjem Investiciono-razvojnog fonda, Vlada Crne Gore je obezbijedila efikasan mehanizam za podršku privrednom razvoju. Djelatnost IRF-a definisana je kroz odobravanje kredita i izdavanje garancija, kao i vršenje ostalih poslova kojima se obezbjeđuje podrška privrednom razvoju.

<sup>31</sup>Zakona o Investiciono-razvojnog fondu Crne Gore A.D. (»Sl.list Crne Gore br.88«, od 31.12.2009. godine).

U okviru kreditne linije IRF-a namijenjene preduzećima iz uslužne djelatnosti dostupni su krediti namijenjeni za ulaganja u osnovna sredstva –materijalna imovina. IRF može direktno finansirati do 50% vrijednosti ukupne investicije.

Polazeći od činjenice da je analiza stanja prepoznala pasivno držanje crnogorskih banaka kada je u pitanju pružanje kreditne podrške činiocima pomorske privrede, ovim strateškim dokumentom je predviđena aktivnost podsticanja finansijskog sektora za uključivanje u finansiranje investicionih projekata nabavke brodova. Ova se aktivnost ima sprovesti, između ostalog, na način što će bankama biti predočeno da brod može biti sredstvo obezbjeđenja kreditnog zaduženja, te da se banke mogu dodatno obezbijediti vinkulacijom polise osiguranja trupa i stroja, što banke do sada očigledno nisu prepoznale.

#### B.5.1.6 Projektovanje brodova i brodogradilišta

U skladu sa Odlukom o određivanju luka prema namjeni brodogradilišne luke su Brodogradilišna luka Bijela i Brodogradilišna luka Bonići – Tivat.<sup>32</sup>

Brodogradilište Bijela, koje je poslovalo pod nazivom AD „Jadransko brodogradilište“ Bijela bilo je najveće brodogradilište u južnom Jadranu. Razvojni put ovog brodogradilišta počeo je 1927. godine, osnivanjem radionice za gradnju drvenih brodova i jedrenjaka. Razvoj od 1969. do 1976. godine zaustavio je razorni zemljotres koji je zadesio Crnu Goru 1979. godine. Brodogradilište je pretrpjelo veliku materijalnu štetu, dok je uništeno ili potonulo u more više od 80% njegovih funkcionalno povezanih objekata. Rekonstrukcija brodogradilišta je završena 1985. godine, ali su teškoće ponovo došle 1992. godine uvođenjem sankcija UN SR Jugoslaviji. Nakon ukidanja sankcija 1995. godine, brodogradilište je počelo da radi, ali pod znatno otežanim okolnostima. Akumulirani gubici, te otežani uslovi poslovanja doveli su do stečaja ovog privrednog društva koji je pokrenut u junu 2015. godine. Imovina AD „Jadransko brodogradilište“ Bijela je većim dijelom novčena u stečajnom postupku, povjerioci su uglavnom namireni, a koncesiono područje koje zahvata brodogradilišnu luku Bijela je preuzeo novi koncesionar. Naime, na osnovu Zakona o koncesijama, Vlada Crne Gore je na sjednici od 29. novembra 2018. godine donijela Odluku o dodjeli koncesije za privredno korišćenje Brodogradilišne luke Bijela<sup>33</sup>. Koncesija za privredno korišćenje ove luke dodijeljena je konzorcijumu Adriatic Marinas d.o.o. i B.V. Holding Maatschappij Damen na period do 30 godina. Ugovor o koncesiji za luku Bijela potpisan je 31. novembra 2018. godine. U međuvremenu je osnovano i zajedničko privredno društvo dva ponuđača pod nazivom Montenegro Yacht Services (MYS), čiji će fokus biti na pružanju usluga održavanja i popravke (mega) jahti. Realizacijom ovog projekta nastoji se doprinijeti daljem razvoju nautičkog turizma i eliminisanju sezonalnosti. Realizacija projekta podrazumijeva stvaranje uslova za zapošljavanje u ovom novom pogonu za remont superjahti. Na taj način bi se postigla veća popunjenost crnogorskih marina jer se s pravom može očekivati da će vlasnici jahti, kada se stvore uslovi za održavanje njihovih plovila u Crnoj Gori, birati crnogorske marine kao matične luke za svoje brodove što bi se pozitivno odrazilo na crnogorsku ekonomiju naročito ako bi se postigao cilj da Crna Gora postane i centar poslovnih aktivnosti koje se odnose na upravljanje mega-jahtama, o čemu će biti riječi u nastavku.

Kompanije Damen i Adriatic Marinas, odnosno MYS pripremile su obiman investicioni program. Investicionim programom predviđena je izgradnja plutajućeg doka, prostora za pranje jahti i čvrste platforme, pogona za farbanje jahti i opreme, modifikacija i renoviranje gatova za servis jahti.

<sup>32</sup> Odluka o određivanju luka prema namjeni ("Službeni list Crne Gore", br. 070/17 od 27.10.2017, 050/18 od 20.07.2018)

<sup>33</sup> Odluku o dodjeli koncesije za privredno korišćenje Brodogradilišne luke Bijela ("Službeni list Crne Gore", br. 077/18 od 30.11.2018)





Slika br. 10: Grafički prikaz novog brodogradilišta u Bijeloj - Gat, ship lift i novi plutajući dok

Ukupna investicija u periodu od prve tri godine iznosi 20 miliona eura i to:

- godina 1: 2 miliona eura – prvenstveno za unaprjeđenje postojeće lokacije i infrastrukture; (prva godina Investicionog perioda počinje nakon završetka remedijacije tla i nakon izdavanja potvrde da je zemljište očišćeno);
- godina 2: 6 miliona eura – prvenstveno za ulaganje u novu infrastrukturu i suprastrukturu i
- godina 3: 12 miliona eura – prvenstveno za ulaganje u novu infrastrukturu i suprastrukturu.



Slika br. 11: Grafički prikaz novog brodogradilišta u Bijeloj - pogled iz ptičje perspektive

Nesumnjivo se može kazati da se radi o infrastrukturnom projektu od čije se realizacije može očekivati značajan iskorak kada je u pitanju razvoj pomorske privrede jer će ovo brodogradilište zasigurno stvoriti nova radna mjesta, a očekuje se da će neka domaća privredna društva šireg pomorskog sektora imati direktne ili indirektne benefite od realizacije ovog investicionog projekta.





Slika br. 12: Grafički prikaz novog brodogradilišta u Bijelaj - pogled iz ptičje perspektive<sup>34</sup>

U okviru Brodogradilišne luke Bonići – Tivat djelatnosti brodogradnje i brodooppravljanja obavlja privredno društvo „NAVAR Incorporated“ iz Tivta. „Navar Incorporated“ je izgradilo škver za remont jahti, sa dva travel lifta (kapaciteta nosivosti od 200, odnosno 60 tona) i posjeduje kapacitete za gradnju i opravku manjih plovila, patrolnih, transportnih čamaca i jahti. U okviru ovog brodogradilišta postoji i projektni biro, a plovila se grade isključivo po porudžbi kupca. Važno je napomenuti da će i ovo brodogradilište uskoro imati riješen koncesioni status, tako da država može očekivati znatne prihode po osnovu fiksne, odnosno varijabilne koncesione naknade.



Slika br. 13: Brodogradilišna luka Bonići

Ovdje treba navesti da su navedena brodogradilišta primarno orjentisana na plovne objekte za sport i razonodu, te se u tom smislu prepoznaje potreba za obezbjeđivanjem uslova za redovni i vandredni remont prvenstveno brodova pomorske unutrašnje plovidbe (trajekti, tegljači i potiskivači, ribarski brodovi, manji putnički brodovi, čamci za obavljanje privredne djelatnosti i drugi plovni objekti).

<sup>34</sup> Izvor za slike 10, 11 i 12: Konzorcijum Adriatic Marinas-Damen

### B.5.1.7 Informacione tehnologije u pomorstvu

Neophodno je uvođenje informacionih tehnologija koje se odnose na sve vidove saobraćaja u Crnoj Gori u kontekstu usklađivanja sa standardima koji se primjenjuju na transportnu mrežu Evropske unije. Crnoj Gori nedostaju iskustvo i odgovarajuće organizacione i institucionalne strukture za koordinaciju i upravljanje uvođenjem ovih tehnologija. U nastavku se navode IT sistemi koji se koriste u Crnoj Gori koji se odnose na pomorski saobraćaj:

- **VTMIS** (Vessel Traffic Monitoring And Information System) je sistem za nadzor, kontrolu i informisanje pomorskog saobraćaja koji se sastoji od različitih senzora i to: radar, VHF radio, meteo stanica, AIS, radio goniometra, CCTV kamera i linkovske veze. Sistem je namijenjen za regulisanje pomorskog saobraćaja, kao i za upotrebu u slučajevima traganja i spašavanja na moru. Služba u okviru VTMIS je VTS (Vessel Traffic Services), koja pruža dva servisa Obalni VTS i Lučki VTS. Crna Gora je uvela Obalni VTS koji funkcioniše od 2015. godine u skladu sa VTS Pravilnikom. Implementacijom VTMIS sistema se pokušavaju predvidjeti, spriječiti i preduzeti mjere za ublažavanje visokog rizika od zagađenja mora. U prvoj fazi VTMIS je uspostavljen kao obalni (Coastal VTS), koji uključuje senzorsku opremu (radar, VHF primopredajnici, radio goniometer, AIS oprema, meteo stanice, linkovski i redundantni linkovski sistem, dizel generatori i dr) na lokacijama Mavrijan (Ulcinj), Crni rt (Bar) i Obosnik (Ulcinj);
- **LRIT** (Long Range Identification and Tracking) je sistem za praćenje brodova (Flag State), u skladu sa SOLAS konvencijom, kojim brodovi putem satelita šalju svoje pozicije Data centru svakih šest sati. Sistem omogućava i informacije o stranim brodovima koji plove ka crnogorskim lukama, a takođe se koristi i za potrebe traganja i spašavanja na moru;
- **CSN** (CleanSeaNet) je sistem za satelitsko detektovanje potencijalnih naftnih mrlja, a omogućava ga Evropska agencija za pomorsku sigurnosti (EMSA) kroz portal SEG (SafeSeaNet Ecosystem GUI). Radar koji je postavljen na satelitu detektuje zavisno od stanja mora potencijalno zagađenje i onda ga operativni centar u EMSA, obrađuje i šalje zemljama korisnicama na uvid i provjeru. Sama reakcija i provjera je potrebna u roku u jedan sat, operateri u Pomorsko operativnom centru (POC), upisuju u SEG portal Povratne informacije (feedback);
- **MARES** je evropski sistem za razmjenu AIS podataka (Automatic Identification System) podataka koji koriste zemlje Evropske unije. Crnoj Gora razmjenjuje AIS podatke sa MARES sistemom, koji je pod nadzorom EMSA
- **SSN (SafeSeaNet)** - Crna Gora trenutno razmjenjuje podatke sa EMSA (European Maritime Safety Agency), preko VTMIS sistema i koristi zadnju verziju sa SafeSeaNet V3 (verzija 3). Za sada informacije idu u jednom pravcu i obuhvata dvije funkcionalnosti koje SafeSeaNet pruža:
  - slanje AIS podataka prema EMSA, što preko MARES sistema, na koji je UPSUL vezana od 2014. godine, kao rezultat MEDESS4MS projekta;
  - slanje PortPlus poruka prema EMSA, koje sadrže podatke o najavama dolaska / odlaska brodova iz crnogorskih luka, što je veoma bitno za THETIS jer bi na taj način ovaj sistem dobijao informacije preko PortPlus poruka, čime bi se i PSC automatizovao te bi PSC oficiri dobijali najave koje brodove treba da pregledaju preko sistema koji koriste PSC inspektori;
- **AIS** (Automatic Identification System) je sistem automatskog praćenja koji koristi transpondere na brodovima i koriste ih službe brodskog saobraćaja (VTS). Kada se sateliti koriste za otkrivanje AIS potpisa, koristi se termin Satelit-AIS (S-AIS). Informacije o AIS-u dopunjuju morski radar koji je i dalje osnovna metoda za izbjegavanje sudara u pomorskom saobraćaju. Informacije koje pruža AIS oprema, kao što su jedinstvena identifikacija, položaj, kurs i brzina, mogu se prikazati na ekranu ili elektroničkom prikazivanju grafikona u informacionom sistemu (ECDIS). AIS je namijenjen pružanju pomoći službenicima koji stražare i omogućuju pomorskim vlastima da prate kretanja plovila. AIS integriše standardizovani VHF primopredajnik sa sistemom za pozicioniranje kao što je GPS prijemnik, s drugim električnim senzorima za navigaciju, kao što su žiroskop ili pokazivač brzine skretanja.

U okviru Ministarstva poljoprivrede i ruralnog razvoja koristi se Ribarski informacioni sistem Crne Gore – RIS, koji djeluje u okviru Automatskog Identifikacionog sistema (AIS). Pristup ovom sistemu je ograničen za registrovane korisnike. U okviru Automatskog identifikacionog sistema (AIS) koristi se elektronska baza podataka upisanih jahti, čamaca i brodova u odgovarajuće crnogorske upisnike;

- **SEG** SafeSeaNet Ecosystem GUI je nova platforma koja će pružati informacije o pomorskoj kontroli brodova, pomorskoj sigurnosti i bezbjednosti, praćenju ribarskih brodova, sprečavanju zagađenja mora i nelegalan prelazak granice plovnih objekata. Praćenje SEG interfejsa je omogućeno putem mobilnih aplikacija na

pametnim telefonima i tabletima. U objedinjeni SEG portal uključeni svi servisi CleanSeaNet, LRIT, THETIS i dr. Sistem je veoma efikasan u pogledu detekcije brodova na području cijele Evropske unije, a takođe daje mogućnost vraćanja istorije kretanja brodova unazad duži vremenski period.

- **Port Community System (PCS)** je centralizovani i automatizovani sistem za razmjenu informacija i dokumentacije između organizacija i pomorskih vlasti. PCS predstavlja elektronsku platformu s ciljem povezivanja različitih informacionih sistema različitih organizacija i subjekata u lučkom poslovanju. „Luka Bar” AD je započela s razvojem PCS-a u periodu 2012-2014. godine u sklopu strateškog projekta ADB Multiplatform, finansiranog iz EU programa saradnje Jugoistočne Evrope (SEE program). Zbog obimnog i složenog posla, testiranja razvijenog sistema su trajala tokom čitave 2015. godine, a od maja 2016. godine, počela je njegova potpuna primjena.
- **CISE - Common Information Sharing Environment** - Zajedničko okruženje za razmjenu informacija je mrežni standard razvijen od strane EU za interoperabilnost službi nadležnih za pomorsku sigurnost, odbranu, zaštitu životne sredine, nadzor državne granice, carinu, ribarstvo i prostorno planiranje.
- **STM (engl. Sea Traffic Management)** - Menadžment pomorskog saobraćaja je kompleksan sistem za upravljanje pomorskim saobraćajem koji je trenutno u razvoju i analogan sistemu za upravljanje vazdušnim saobraćajem u svrhu poboljšanja sigurnosti na moru i smanjenje rizika od mogućih sudara ili nasukanja brodova na moru. STM pruža mogućnosti za pripremu i slanje rute na pregled koordinacionim centrima na obali, kreiranje optimalne rute koja omogućava minimalno čekanje i potrošnju goriva, razmijenu rute sa drugim brodovima, slanje navigacionih upozorenja brodovima u blizini, bolju saradnju sa SAR jedinicama i mogućnost slanja područja za pretraživanje na elektronskoj mapi plovila i dr.

Kako bi se olakšao pomorski saobraćaj i smanjili administrativni troškovi, potrebno je pojednostaviti i dodatno osavremeniti formalnosti najave i prihvata brodova, deklaracije tereta, odnosno davanja slobodnog saobraćaja u crnogorskim lukama implementacijom Nacionalnog jedinstvenog prozora - „Maritime Single Window” (MNSW), čime bi Crna Gora uskladila odnosne procedure sa relevantnom EU Direktivom 2010/65/EU, što je i preporuka Evropske komisije. PCS u budućnosti može predstavljati polaznu osnovu za razvoj nacionalnog jedinstvenog prozora, u zavisnosti od rezultata studije koja se odnosi na implementaciju „MNSW”.

Valja napomenuti da je Crna Gora korišćenjem predpristupnih sredstava EU, u drugoj fazi IPA II, već opredijelila sredstva za implementaciju „MNSW”, projekta koji prvenstveno podrazumijeva izradu studije, a potom i samu implementaciju sistema.

Ovu mjeru će sprovesti Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, sa ostalim državnim organima koji imaju nadležnosti u davanju odobrenja za slobodan saobraćaj brodova.

U tom smislu, akcioni plan previđa donošenje podzakonskog akta, kojoj aktivnosti prethodi izrada studije koja će dati detaljan plan implementacije ove mjere. Realno je očekivati da se okončanje implementacije ovog složenog IT projekta, uključujući i obuku korisnika i puštanje u rad, očekuje do kraja 2023. godine. MNSW će skratiti vrijeme čekanja na davanje odobrenja za uplovljavanje/isplovljavanje brodova u crnogorske luke i time povećati konkurentnost naših luka. Takođe, dosadašnja praksa razmjene dokumenata prilikom dolaska broda u luku biće zamijenjena elektronskom, čime će se skratiti vrijeme boravka broda u luci i smanjiti administrativni troškovi vezani za uplovljavanje i isplovljavanje brodova, a samim tim i troškovi brodarara čime će se takođe pozitivno uticati na konkurentnost naših luka.

Prijava dolaska broda se sada sprovodi na način utvrđen članom 46 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe i uporedo preko PCS sistema u koji nisu uvezani svi državni organi, odnosno lučki operatori i pomorski agenti.

#### B.5.1.8 Pomorsko obrazovanje i obuka pomoraca

Obrazovanje u pomorstvu u Crnoj Gori organizovano je kroz srednješkolsko i visokoškolsko obrazovanje.

**Srednješkolsko obrazovanje** se izvodi u okviru JU Srednja stručna škola u Baru i JU Srednja pomorska škola u Kotoru koje nude obrazovne profile kadet Nautičke i kadet Brodomašinske struke. Srednje škole nude program obrazovanja za odrasle u sklopu kojeg se polaže razlika predmeta za lica koja žele da se prekvalifikuju na ove obrazovne profile.



**Visokoškolsko obrazovanje** u Crnoj Gori, pored studijskih programa koji obrazuju budući oficirski kadar palube i mašine, nudi i obrazovne profile koji su vezani za menadžment u pomorstvu, lučki menadžment i nautički turizam u okviru dva univerziteta.

**Pomorski fakultet Kotor Univerziteta Crne Gore** je najstarija ustanova u Crnoj Gori koja se bavi visokim obrazovanjem u pomorstvu. Osnovan je 1959. godine kao Viša pomorska škola, da bi 1982. prerastao u Fakultet za pomorstvo. Od 2004. godine, na osnovu Zakona o visokom obrazovanju, nastava na Fakultetu se odvija po principima Bolonjske deklaracije na sva tri nivoa studija: osnovne, master i doktorske studije.

Najnovijom akreditacijom iz 2017. godine, na Pomorskom fakultetu Kotor akreditovani su osnovni akademski studijski programi: Nautika i pomorski saobraćaj, Brodomašinstvo, Pomorska elektrotehnika i Menadžment u pomorstvu i logistika. Osim akreditacije u okviru državnog Univerziteta, svi tehnički studijski programi za obrazovanje budućeg oficirskog kadra sertifikovani su i od strane međunarodnih klasifikacionih društava, a na osnovu ispunjavanja zahtjeva STCW konvencije, Međunarodne pomorske organizacije.

Aktuelni studijski programi u okviru Fakulteta organizovani su po modelu 3+2+3, tako da od studijske 2020/2021. godine, Fakultet dobija i prvu generaciju magistrana po novoakreditovanom sistemu studija. U okviru master i doktorskih studija, studentima su na raspolaganju smjerovi Pomorske nauke, Menadžment u pomorstvu i logistika<sup>35</sup>.

**Univerzitet Adriatik** je privatni univerzitet osnovan 2017. godine koji je objedinio fakultetske jedinice iz Bara (osnovan 2012.), Tivta (osnovan 2009.) i Ulcinja. Pored visokog obrazovanja za nautičare i brodomašince nudi obrazovanje u lučkom menadžmentu i nautičkom turizmu na nivou osnovnih, specijalističkih i magistarskih studija. U okviru Univerziteta Adriatik djeluju tri fakulteta u oblasti pomorstva:

- **Pomorski fakultet Bar** raspolaže sa tri studijska programa,,: Nautika, Brodomašinstvo i Lučki menadžment. Prva godina osnovnih studija na svim studijskim programima organizovana je kroz zajedničku nastavu uključujući jedan izborni predmet, dok se kroz drugu godinu studija studenti profilisu kroz izabrani smjer;
- **Fakultet za mediteranske poslovne studije Tivat** u oblasti osnovnih akademskih studija nudi smjerove: Menadžment i bezbjednost marina i jahti (Bsc/Ba), Menadžment u carinskom, špediterskom i agencijskom poslovanju (Bsc/Ba), Menadžment u nautičkom turizmu, sportu i rekreaciji (Bsc/Ba). U oblasti specijalističkih akademskih studija u ponudi je smjer Nautički turizam i upravljanje marinama, a u oblasti magistarskih akademskih studija Nautički turizam (MSc/MA) i
- **Fakultet za mediteranske poslovne studije Ulcinj** u oblasti osnovnih akademskih studija nudi sljedeće smjerove: Menadžment i bezbjednost marina i jahti (Bsc/Ba), Menadžment u carinskom, špediterskom i agencijskom poslovanju (Bsc/Ba), Menadžment u nautičkom turizmu, sportu i rekreaciji (Bsc/Ba)<sup>36</sup>.

Osim institucija formalnog obrazovanja crnogorskim i drugim pomorcima su na raspolaganju i trening centri koji im nude obuku i neophodne licence za napredovanje u karijeri. Licencirani centri za obuku u oblasti pomorstva u Crnoj Gori navode se u nastavku:

- Bar: BMV Shipping Services - Centar za obuku pomoraca i Trening centar Pomorskog fakulteta,
- Tivat: Centar za obuku pomoraca – Fakultet za mediteranske poslovne studije,
- Kotor: Pomorski fakultet;
- Kotor: Srednja pomorska škola;
- Herceg Novi: Azalea Maritime – Bijela.

<sup>35</sup> <http://www.pfkotor.ucg.ac.me/>

<sup>36</sup> <http://www.univerzitetadriatik.com/>

### B.5.1.9 Institucije za istraživanje, inovacije i razvoj u sektoru pomorstva

Oblast istraživanja i razvoja uređena je Zakonom o naučno-istraživačkoj djelatnosti<sup>37</sup> kojim se detaljnije uređuju organizacija, uslovi i način finansiranja naučno-istraživačke djelatnosti i druga pitanja od značaja za obavljanje ove djelatnosti. Ministarstvo nauke u skladu sa pomenutim zakonom izdaje licence za obavljanje naučno-istraživačke djelatnosti. Najznačajnije naučno-istraživačke ustanove u sektoru pomorstva na Univerzitetu Crne Gore su Institut za biologiju mora Kotor i Pomorski fakultet Kotor.

Kako je već rečeno, osnovni cilj ovog fakulteta jeste osposobljavanje visokoobrazovanog kadra u oblasti pomorstva, ali i razvoj istraživanja i nauke u pomorstvu. Pomorski fakultet Kotor raspolaže laboratorijama za obavljanje pokaznih vježbi i to: laboratorijom za motore, laboratorijom za goriva, laboratorijom za zaštitu morske sredine i laboratorijom za brodsku elektrotehniku. Laboratorije posjeduju vrlo modernu opremu iz oblasti mjerne tehnike vodećih proizvođača. U okviru svog naučno-istraživačkog rada Fakultet za pomorstvo realizuje projekte:

- Tempus projekat pod nazivom „Modernizacija i harmonizacija pomorskog obrazovanja u Crnoj Gori i Albaniji - MARED”. Kao koordinator na projektu, na implementaciji projektnih aktivnosti uspješno saraduje sa ukupno 16 partner institucija koje uključuju partnere iz akademske zajednice, privredne partnere uključujući mala i srednja preduzeća, partnere iz NVO sektora kao i predstavnike državnih institucija. Glavni ciljevi projekta su harmonizacija postojećih i razvoj novih akademskih studijskih programa i IMO modela kurseva za obuku pomoraca na pomorskim obrazovnim institucijama u Crnoj Gori i Albaniji, unaprjeđenje infrastrukturnih i ljudskih potencijala, stvaranje preduslova za razvoj šema mobilnosti studenata i akademskog osoblja među partnerskim institucijama i unaprjeđenje postojećih uslova saradnje sa pomorskim privrednim subjektima obuhvaćeni su razvojnim paketima i aktivnostima;
- Tempus projekat pod nazivom Razvoj održivih međudnosa obrazovanja, istraživanja i inovacija u oblasti nanotehnologija i naprednih materijala u WBC univerzitetima gdje inovacije znače uspješno poslovanje<sup>38</sup> čiji je cilj utvrđivanje trenutnog stanja u WBC zemljama u nanotehnologiji i naprednim materijalima u vezi sa: primjenama u medicini i njihovoj kliničkoj praksi i industrijski inženjering, uspostavljanje platforme za povezivanje istraživanja sa obrazovanjem i inovacijama i ubrzati razvoj industrije / klinike, opremanje univerzitetskih jedinica u nanotehnologiji i naprednim materijalima u tri WBC zemlje (Crna Gora, Srbija i Bosna i Hercegovina) i prenos znanja iz ovih oblasti;
- IPA projekat – Razvoj ljudskih resursa za period 2012-2013: „Prenos znanja u cilju povećane pomorske kompetencije u Crnoj Gori“<sup>39</sup> čiji je cilj unaprjeđenje saradnje između predstavnika javnog i privrednog sektora pomorske privrede, transfer znanja i iskustava između akademskih i industrijskih predstavnika, jačanje tehničkih kapaciteta i razvoj potencijala;
- INTERREG IPA CBC Program: „PORTS“ uključuje implementaciju različitih aktivnosti u regiji Pulja u Italiji i na cjelokupnoj teritoriji Albanije i Crne Gore. Specifični ciljevi projekta su: jačanje pomorskih veza i uvođenje intermodalnosti u formi održivog razvoja, povećanje poslovne saradnje kroz promociju i teritorijalni marketing, povećanje koordinacije među relevantnim stakeholderima u cilju promocije održivog transporta i razvoja novih i globalnih vizija za prekograničnu prisutnost i u cilju promocije ekonomske konkurentnosti regiona.

Institut za biologiju mora osnovan je 1961. godine. Institut je organizaciona jedinica Univerziteta Crne Gore i jedina naučno-istraživačka ustanova u zemlji koja se bavi zaštitom i izučavanjem Jadranskog mora. U strukturi obuhvata ukupno pet laboratorija: Laboratorija za hemiju mora i okeanografiju, Laboratorija za ihtiologiju i morsko ribarstvo, Laboratorija za plankton i kvalitet morske vode, Laboratorija za bentos i zaštitu mora, Laboratorija za razvojno istraživanje i marikulturu. U okviru naučno-istraživačke djelatnosti realizuje brojne projekte kao što su: Proučavanje, zaštita i mogući uzgoj školjke palasture (*Pinna nobilis*) u Bokokotorskom zalivu, Nacionalni program prikupljanja podataka u morskom ribarstvu, Monitoring i biomonitoring kvaliteta vode za marikulturu i procjena prirodnih resursa školjaka u Bokokotorskom zalivu, Poboljšanje zaštite mora u evropskim i okolnim morima, Potencijalna primjena

<sup>37</sup> Zakon o naučno istraživačkoj djelatnosti ("Službeni list Crne Gore", br. 080/10 od 31.12.2010, 040/11 od 08.08.2011, 057/14 od 26.12.2014)

<sup>38</sup> ENG. Development of Sustainable Interrelations between Education, Research and Innovation at WBC Universities in Nanotechnologies and Advanced Materials where Innovation Means Business

<sup>39</sup> ENG. IPA Human Resources Development for 2012-2013: 'Knowledge transfer for increased maritime competences in Montenegro'



Ijuštura dagnji i kamenica kao biosorbenata za uklanjanje teških metala, Morske i slatkovodne mikroalge kao alternativni izvor proteina u hrani za životinje, Poboljšanje zaštite mora u evropskim i okolnim morima i dr.

Pored navedenih, značajnije licencirane naučno-istraživačke institucije iz oblasti pomorstva su:

- Centar za ekotoksikološka ispitivanja (CETI);
- Agencija za zaštitu životne sredine;
- Institut za transport;
- Privatna ustanova Institut za naučna istraživanja i razvoj – Ulcinj i
- Univerzitet "Adriatik" - Pomorski fakultet Bar.

Ovdje treba navesti da je UPSUL prepoznata kao institucija koja u evropskim okvirima može dati doprinos naučno istraživačkoj djelatnosti, i kao takva je u 2019. godini učestvovala u dva EU projekta o okviru Programu za istraživanje i inovacije, Horizont 2020 i to:

- COMPASS2020 je projekat koji će unijeti revolucionarne promjene u nadzoru pomorskog saobraćaja u Evropi, uz upotrebu savršene integracije bespilotnih sredstava (letjelica i plovni objekata) sa ostalim sredstvima u jedinstveni operativni sistem. Ovaj inovativni pristup će biti prvi korak koji će voditi promjenama operativnih procedura sa kojima pomorske vlasti koriste bespilotna sredstva u operacijama.
- ANDROMEDA je međunarodni istraživački projekat sa punim nazivom "Poboljšano zajedničko okruženje za razmjenu informacija za sisteme granične komande, kontrole i koordinacije" kojim koordinira grčko Ministarstvo pomorstva i ostrvske politike. Realizacijom projekta ANDROMEDA biće iskorišćen potpuni potencijal koncepta Zajedničkog okruženja za razmjenu informacija - CISE (eng. Common Information Sharing Environment), validacijom sistema za komandu, kontrolu i koordinaciju, kompatibilnih sa CISE, u dužem vremenskom periodu, od strane nekoliko obalnih i graničnih agencija.

#### B.5.1.10 Društva za klasifikaciju brodova

Brodovi koji su angažovani u međunarodnoj plovidbi moraju se pridržavati međunarodnih propisa o sigurnosti, bezbjednosti i zaštiti životne sredine koji su sadržani u instrumentima IMO (Međunarodne pomorske organizacije). Implementacija i sprovođenje ovih propisa je u nadležnosti svake države zastave (flag state) koja može delegirati sva ili dio svojih ovlašćenja u pogledu statutorne sertifikacije brodova i tehničkog nadzora na klasifikaciona društva. Kako brodovi postaju sve veći i kompleksniji, samo klasifikaciona društva, kao što su članovi IACS-a, imaju potrebne tehničke i stručne kapacitete da ih kontrolišu i pregledaju gdje god je to moguće, kroz svoju visoko razvijenu međunarodnu mrežu inspektora.

Saglasno Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe tehnički nadzor kojim se utvrđuje sposobnost broda za plovidbu i izdavanje odgovarajućih brodskih isprava i knjiga može da vrši i organizacija priznata od Evropske komisije za vršenje tehničkog nadzora i statutarne sertifikaciju pomorskih brodova koju ovlasti Vlada.

Sporazum o uređivanju međusobnih prava i obaveza sa priznatom organizacijom zaključuje Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama.

Sporazumom se ne može prenijeti odgovornost Crne Gore kao države zastave na priznatu organizaciju i izdavanje sljedećih brodskih isprava:

- upisnog lista;
- trajnog zapisa o brodu;
- svjedočanstva o minimalnom broju članova posade;
- dozvole za brodsku radio stanicu;
- deklaracije o ispunjavanju uslova za rad pomoraca i
- onih isprava koje se u skladu sa međunarodnim ugovorima ne mogu prenijeti na priznatu organizaciju.

Shodno Uredbi o organizaciji i načinu rada državne uprave, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama između ostalog vrši poslove koji se odnose na utvrđivanje sposobnosti za plovidbu plovni objekata, i to: vršenjem tehničkog nadzora, izdavanjem brodskih isprava, knjiga i svjedočanstava, donošenjem tehničkih pravila i

izračunavanjem tonaže prilikom baždarenja plovni objekata. Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskih života na moru (SOLAS), Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađenja mora sa brodova (MARPOL) i drugi međunarodni propisi, predviđaju da nadležna uprava može povjeriti poslove pregleda plovni objekata ovlaštenim inspektorima ili priznatim organizacijama. S obzirom na to da su pomenute uprave odgovorne da brodovi koji plove pod njihovim zastavama ispunjavaju odredbe međunarodnih konvencija za sigurnu i bezbjednu plovidbu, u Crnoj Gori se primjenjuje međunarodna praksa u smislu prenosa ovlaštenja na priznate organizacije koje bi djelovale u ime nadležne uprave, odnosno države zastave. Komitet međunarodne pomorske organizacije za sigurnost plovidbe usvojio je Model Sporazuma za prenos ovlaštenja na priznate organizacije koje djeluju u ime nadležne Uprave. Kako država i pored prenosa ovlaštenja na priznate organizacije, uvijek snosi konačnu odgovornost, rezolucije IMO-a utvrđuju modele kontrole i nadzora nad radom organizacija, društava i zavoda. Prenos ovlaštenja predviđen je Rezolucijama međunarodne pomorske organizacije (IMO-a), A, 739 (18), A, 789 (19), sa pripadajućim prilozima. S obzirom da je pravo broдача da izabere priznatu organizaciju, Vlada Crne Gore je u prethodnom periodu potpisala sporazume sa Bureau Veritas (BV), Hrvatskim registrom brodova (HRB) i Ruskim pomorskim registrom brodova (RS), a relativno skoro i sa italijanskim klasifikacionim društvom RINA. U cilju jačanja konkurentnosti crnogorske zastave, ovim strateškim dokumentom predviđeno je uspostavljanje ugovornog odnosa o prenosu ovlaštenja za statutornu sertifikaciju i tehnički nadzor i sa drugim priznatim organizacijama kako bi se na taj način stvorili uslovi za povećanje broja brodova koji imaju crnogorsku državnu pripadnost.

#### B.5.1.11 Pomorski agenti i pomorski agenti posrednici

Pomorsko-agencijska djelatnost u Crnoj Gori do sada nije bila zakonski regulisana, osim u dijelu obligacionih odnosa između pomorskih agenata i nalogodavaca. U namjeri da reguliše obavljanje pomorsko-agencijske djelatnosti, uz uvažavanje inicijative i samog privrednog sektora, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je izradilo predlog Zakona o pomorsko-agencijskoj djelatnosti, kojeg je Vlada Crne Gore nakon utvrđivanja Predloga u decembru 2019. godine uputila Skupštini Crne Gore na usvajanje.

Pomorsko-agencijska djelatnost obuhvata poslove koje obavlja pomorski agent i pomorski agent posrednik, a koji se odnose na plovidbu, brodove i njihovo iskorišćavanje i to na prihvata i otpremu brodova, brigu o putnicima i posadi, posredovanje pri zaključivanju ugovora o iskorišćavanju brodova, kupoprodaji, gradnji, konverziji, brodooppravljanju, osiguranju brodova i odgovornosti vlasnika broda, odnosno broдача, snabdijevanju brodova zalihama. Pomorski agent je pravno lice koje vrši administrativne i komercijalne poslove i druge formalnosti kod prihvata i otpreme brodova kao i uobičajene radnje zastupanja vlasnika broda, odnosno broдача, u skladu sa dobijenim punomoćjem nalogodavca. Pomorski agent posrednik je pravno lice koje posreduje u zaključivanju ugovora o iskorišćavanju brodova, kupoprodaji, gradnji i konverziji brodova, brodooppravljanju, kao i ugovora o plovidbenom osiguranju, u skladu sa dobijenim punomoćjem nalogodavca. Pomorsko-agencijsku djelatnost agent može obavljati kao linijski agent, agent u slobodnoj plovidbi, agent za kupovinu i prodaju brodova i kao agent osiguranja.

Pomorsko-agencijska djelatnost, iako veoma prisutna u Crnoj Gori, nije do sada bila adekvatno regulisana, te na ovaj način ni sama djelatnost nije imala uslove da se podigne na viši nivo, ali ni Država nije od obavljanja ove djelatnosti imala benefite koje sasvim opravdano treba da ima. Takođe, ovim propisom se podržava osnivanje novih privrednih subjekata na tržištu i pospješuje tržišna konkurencija.

Tako je Predlogom ovog Zakona po prvi put definisan način upisa u upisnik pomorskih agenata, odnosno pomorskih agenata posrednika, dokazi koji se podnose uz zahtjev za upis, potom minimalno tehnički uslovi za poslovne prostorije u kojima se obavlja pomorsko-agencijska djelatnost, a od izuzetne važnosti je uvođenje licence za obavljanje poslova pomorskog agenta, odnosno pomorskog agenta posrednika, koje se izdaje nakon položenog stručnog ispita za sticanje licence pred Komisijom koju obrazuje Ministarstvo.

U Crnoj Gori, usluge agenture i posredovanja pružaju privredna društva koja u sklopu svojih djelatnosti objedinjuju poslove agenture i posredovanja u pomorstvu, a njihove interese za sada zastupaju dva udruženja koja trenutno broje ukupno 25 članova.

Najveći broj pomorskih agenata i pomorskih agenata posrednika su članovi ovih udruženja, međutim sasvim je izvjesno da u Crnoj Gori posluju i drugi pomorski agenti koji nisu članovi ova dva udruženja.

### B.5.1.12 Snabdjevači brodova - shipchandlers

Snabdjevanjem brodova bave se privredna društva koja pružaju širok spektar usluga brodovima i posadi na brodu. Takve usluge uključuju nabavku hrane, ulja, vode, rezervnih djelova motora ili drugih djelova broda, motornog ulja ili sirove nafte i svega što je posadi i brodu neophodno za plovidbu.

Pogodnost saradnje sa brodskim snabdjevačima ogleda se u tome što brod može dobiti sve potrebne zalihe direktno od jednog privrednog subjekta i na taj način racionalizovati utrošeno vrijeme i napore u pojedinačnoj potrazi za proizvodima i uslugama.

Snabdjevanje brodova spada u lučke usluge za koje se može, saglasno Zakonu o lukama, dodijeliti koncesija na period do deset godina.

Obavljanje ove djelatnosti usko je vezano za carinske propise. Naime, shodno članu 2 Pravilnika o posebnim mjerama carinskog nadzora i carinskom postupku za robe koje se koriste za snabdjevanje prevoznih sredstava u međunarodnom saobraćaju, plovni objekti se mogu snabdjevati tehničkom robom samo u pristaništu, odnosno luci iz koje napuštaju carinsko područje.

Na osnovu člana 4 ovog pravilnika, strana roba za snabdjevanje stranih brodova, jahti i čamaca namijenjenih sportu ili rekreaciji može se uputiti preko pravnog lica registrovanog za snabdjevanje plovnih objekata iz carinskog skladišta koje se nalazi na pristaništu, odnosno luci otvorenoj za međunarodni saobraćaj, na osnovu fakture i otpremnice. Carinski organ na pristaništu, odnosno luci ovjerava sve primjerke faktura i otpremnica, od kojih po jedan primjerak zadržavaju carinsko skladište, pravno lice i carinski organ, dok ostali primjerci prate robu i predaju se zapovjedniku plovnog objekta, odnosno ovlašćenom članu posade, koji jedan primjerak fakture i otpremnice ovjerava brodskim pečatom ili svojim potpisom u prisustvu carinskog službenika, čime potvrđuje prijem robe. Pravno lice, dužno je da carinskom organu podnese deklaraciju za ponovni izvoz strane robe najkasnije do 10. u mjesecu, za robu prodatu u prethodnom mjesecu. Uz carinsku deklaraciju za ponovni izvoz prilaže se specifikacija prodane robe koja je sastavljena na osnovu ovjerenih faktura, odnosno otpremnica, kao i fotokopije ovjerenih faktura pravnog lica. Roba koja nije prodana na međunarodnim linijama vraća se, uz podnošenje deklaracije za carinsko skladištenje, u carinsko skladište u roku od 24 časa ili se zadržava na brodu, ako je brod pod carinskim nadzorom ili ako nastavlja plovidbu na međunarodnoj liniji.

U Crnoj Gori ne postoji ni jedno privredno društvo koje se isključivo bavi uslugama snabdjevanja brodova, pa ove usluge uglavnom obavljaju privredna društva koja pružaju i ostale usluge (lučke agenture, osiguranja, špedicije i sl).

Uspostavljanjem crnogorskog pomorskog klastera i realizacijom drugih aktivnosti definisanih ovim strateškim dokumentom, koje mogu uključivati i dodjelu koncesije za obavljanje ove djelatnosti, nastoji se unaprijediti ova djelatnost na način što će privredna društva koja sada obavljaju ovu djelatnost svoj rad uskladiti sa Carinskim zakonom što će u konačnom doprinijeti konkurentnosti crnogorskih luka (uključujući i luke nautičkog turizma) jer će se brodske zalihe naplaćivati, isporučivati i obračunavati sa nultom stopom PDV-a, kako je i predviđeno carinskim i poreskim propisima.

### B.5.1.13 Industrija istraživanja i proizvodnje ugljovodnika (UPSTREAM)

Ključni crnogorski zakoni od značaja za istraživanje i proizvodnju ugljovodnika su<sup>40</sup>:

- Zakon o istraživanju i proizvodnji ugljovodnika („Službeni list Crne Gore“, br. 41/2010, 40/11, 62/13), koji je u potpunosti usklađen sa EU direktivom (94/22/EK). Njegovim usvajanjem Crna Gora je omogućila da buduća proizvodnja ugljovodnika može biti sprovedena na transparentan način i u skladu sa najboljom međunarodnom praksom;
- Zakon o porezu na ugljovodnike („Službeni list Crne Gore“, br. 31/14 i br. 52/16). Skupština Crne Gore usvojila je Zakon o porezu na ugljovodnike 16. jula 2014. Zakonom se uvodi novi fiskalitet i kreira politika oporezivanja dobiti od proizvodnje nafte i gasa, kao i dobiti od izgradnje ili korišćenja postrojenja i prateće opreme za proizvodnju, isporuku i transport nafte i gasa. Najznačajnije odlike ovog Zakona su nivo poreske stope koji iznosi 54%, kao i to da se prihodi ovog poreza dijele između budžeta države i budućeg naftnog fonda u odnosu 15:85.

<sup>40</sup> Program istraživanja i proizvodnje ugljovodnika Izvor: <http://www.mha.gov.me>

Zakonom o istraživanju i proizvodnji ugljovodonika stvoreni su uslovi za velika ulaganja. Utvrđeni su zakonski preduslovi za razvoj i konkurentni uslovi u istraživanju i proizvodnji ugljovodonika, pri čemu je poseban naglasak stavljen na optimizaciju prilikom iskorišćavanja ugljovodoničnih resursa, poštujući pritom načela zaštite nacionalnih interesa Crne Gore u oblasti prirodnih resursa i omogućavajući investitorima sigurnost i stabilnost prilikom sprovođenja aktivnosti. Prilikom izrade navedenih zakonskih propisa uzeta je u obzir dugogodišnja svjetska praksa prihvaćena u mnogobrojnim državama koje su uspješne u proizvodnji ugljovodonika, kao relevantna direktiva Evropske unije koja se odnosi na ovu oblast (EU direktiva 94/22/EC).

Na osnovu Zakona o istraživanju i proizvodnji ugljovodonika donešen je niz podzakonskih akata kojima, pored ostalog, uređuje: način povraćaja blokova i pristup trećih lica upstream postrojenjima, način obračuna i plaćanja naknada za površinu i za proizvodnju nafte i gasa, određivanje blokova za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika, određivanju blokova za dodjelu ugovora o koncesiji za proizvodnju ugljovodonika u podmorju Crne Gore, uslove za bušenje bušotina i izgradnju postrojenja za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika, razvoj i proizvodnja ugljovodonika, itd.

Ministarstvo ekonomije je u proteklom periodu intenzivno radilo na izradi Zakona o mjerama sigurnosti prilikom istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju, kojim se u nacionalno zakonodavstvo transponuju rješenja EU Direktive 2013/30/EU, o bezbjednosti operacija sa ugljovodonicima u podmorju.

Ministarstvo održivog razvoja i turizma je na osnovu člana 60 Zakona o istraživanju i proizvodnji ugljovodonika, donijelo Pravilnik o uslovima zaštite životne sredine tokom operacija sa ugljovodonicima („Službeni list Crne Gore“, br. 60/12), koji definiše mjere koje je potrebno preduzeti tokom aktivnosti na istraživanju i proizvodnji ugljovodonika, u cilju zaštite životne sredine.

Nakon sprovedenog tenderskog postupka, u septembru 2016. godine Vlada Crne Gore je potpisala ugovor o dodjeli koncesije za proizvodnju ugljovodonika u podmorju Crne Gore sa kompanijama ENI i Novatek, kojima su dodeljeni blokovi 4118-4, 4118-5, 4118-9 i 4118-10. Nakon nekoliko mjeseci, tačnije u martu 2017. godine, Vlada Crne Gore dodijelila je i drugi ugovor o koncesiji za proizvodnju ugljovodonika u podmorju Crne Gore za blokove 4218-30 i 4219-26 kompaniji Energean Oil & Gas. Krajem 2018. godine, odnosno početkom 2019. godine, oba koncesionara sprovela su projekat akvizicije 3D seizmičkih podataka u blokovima dodijeljenim Ugovorima o koncesiji za proizvodnju ugljovodonika. Nakon obrade prikupljenih 3D seizmičkih podataka, pristupilo se njihovoj interpretaciji. Očekuje se da će prve istražne bušotine u sklopu koncesije za proizvodnju ugljovodonika u podmorju Crne Gore sa kompanijama ENI i Novatek biti izvršene u drugoj polovini 2020. godine, sve u skladu sa obaveznim radnim programom koji je definisan dodijeljenim Ugovorima o koncesiji za proizvodnju ugljovodonika. Cilj je da se dokaže postojanje ugljovodnika u identifikovanim perspektivama.

### Gasifikacija Crne Gore (Midstream)

U kontekstu razvoja industrije gasa, a vodeći računa o postavljenim strateškim ciljevima koji su definisani Strategijom razvoja energetike, potrebno je izgraditi gasnu infrastrukturu. Ovdje se prije svega misli na gasifikaciju zemlje i projekat Jonsko-jadranskog gasovoda (IAP). Idejni projekat ovog gasovoda koji će prolaziti i kroz Crnu Goru je u fazi izrade i trebalo bi da bude završen u razumnom roku. Planirano je da ovaj gasovod poveže albanski grad Fieru sa Splitom, obezbjeđujući izvor snabdijevanja prirodnim gasom za Albaniju, Crnu Goru, jug Bosne i Hercegovine i Hrvatsku. IAP je ogranak, odnosno oslanja se Transjadranski gasovod (TAP), koji je nastavak Transanadolijskog gasovoda (TANAP) i za njega je planirano da transportuje gas iz Kaspijskog mora (Azerbejdžana) preko Turske, Grčke i Albanije u Italiju. Transanadolijski gasovod, počeo je sa radom 2019. godine. Nakon izrade idejnog projekta i sprovođenja odgovarajućih procedura pristupiće se pronalaženju finansijera za ovaj izuzetno važan infrastrukturni projekat.

### Lučka i prateća infrastruktura i druge uslužne djelatnosti u kontekstu industrije istraživanja i proizvodnje ugljovodonika

Nije potrebno posebno naglašavati da industrija nafte i gasa u Crnoj Gori može biti značajan generator razvoja pomorske privrede. Ovdje se prije svega misli na izgradnju prateće lučke infrastrukture i drugih kopnenih instalacija za preradu i skladištenje ugljovodonika. Prilikom same faze istraživanja koncesionari koji su dobili ekskluzivno pravo za vršenje upstream aktivnosti u podmorju Crne Gore imaju potrebu za pružanjem lučkih usluga (skladištenje opreme i materijala i dr) i svih drugih usluga šireg pomorskog sektora (pomorska agentura i posredovanje, carinsko

zastupanje, pomoćna plovila za istraživanje ugljovodonika u podmorju, snabdjevanje instalacija za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika, obezbjeđivanje kvalifikovane posade i radne snage i dr).

U tom kontekstu, ovaj strateški dokument definiše aktivnosti koje je potrebno preduzeti kako bi lokalni činioci pomorske privrede, udruženi u pomorski klaster, prepoznali potencijale industrije nafte i gasa. Ovdje se prije svega misli na sticanje novih znanja i vještina kroz stručno usavršavanje, nabavku posebne opreme i brodova za podršku industriji ugljovodonika, te na interakciju sa koncesionarima koji predstavljaju stranu potražnje za ovakvim uslugama.

Osim toga, ovaj strateški dokument predviđa aktivnosti koje se odnose na jačanje pomorsko-administrativnih kapaciteta, podsticaj razvoja novih tehnologija i kontinuirano praćenje i unaprjeđivanje znanja, pravila i propisa u cilju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodonika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija.

#### B.5.1.14 Produblivanje dna (dredžing)

Iskopavanje i produblivanje morskog dna je aktivnost koja se izvodi u svrhu uklanjanja nepotrebnih naslaga iz vodenih puteva, kao i zbog izgradnje novih objekata na vodi, luka, marina i brodogradilišta. Međutim, iako ova aktivnost pomaže boljem funkcionisanju i razvijanju pomorskog saobraćaja, ona nije bez nedostataka. Produblivanje predstavlja veliku opasnost za morsko okruženje i potrebno je izvesti pažljivo uz pomoć adekvatne opreme i bagera. Gotovo sve vrste bagera uzrokuju zamućenost tokom iskopavanja. Ipak, aktivnosti koje obuhvataju produblivanje morskog dna nekad su neophodne, kao što je to bio slučaj na sledećim lokalitetima:

- u Kotoru je korišćenjem sistema mamutiranja morskog dna vodenim i vazdušnim podvodnim pumpama produbljen teren površine oko 2000 m<sup>2</sup>. Tom prilikom je uklonjen stjenoviti materijal kako bi se stvorili uslovi za uplovljavanje i najvećih svjetskih kruzera u pomenutu luku<sup>41</sup>;
- u Kumboru, za potrebe izgradnje turističkog kompleksa „Portonovi” od Agencije za zaštitu životne sredine dobijena je saglasnost na Elaborat procjene uticaja na životnu sredinu za izvođenje radova na iskopavanju morskog dna i odlaganja iskopanog materijala u zoni luke nautičkog turizma (marine) u Kumboru;
- na ušću Ade Bojane, vršili su se radovi otklanjanja viška materijala i produblivanja dna rijeke Bojane na njenom ušću. Radovi su se izvodili u skladu sa Projektom održavanja protočnosti desnog rukavca rijeke Bojane u zoni njenog ušća, koji je prethodno izradila Uprava za vode kao nosilac projekta;
- u ambijentalnoj cjelini Bjelila u Tivtu vršeni su radovi na odstranjivanju nanesenog mulja i drugog otpadnog materijala, kao i produblivanju morskog dna. Početne radove izvodila je Opština Tivat posredstvom lokalnog preduzeća "Komunalno" d.o.o, dok je Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore Planom korišćenja sredstava za 2018. godinu opredijelilo iznos od 20.000,00 eura za dalju sanaciju i kompletno komunalno uređenje.<sup>42</sup>

Postojanje specijalizovanih firmi u Crnoj Gori za obavljanje djelatnosti produblivanja morskog dna je od izuzetnog značaja u kontekstu dalje modernizacije i izgradnje lučke infrastrukture predviđene ovim strateškim dokumentom. Predviđeno je da ova privredna društva, kao činioci pomorske privrede, budi članovi crnogorskog pomorskog klastera i da na taj način budu na izvoru informacija koje se odnose na buduće investicione projekte u lučku infrastrukturu. Na taj način, ova privredna društva će biti u mogućnosti da pravovremeno donose investicione odluke koje se odnose na modernizaciju mehanizacije i usvajanje novih tehnologija u proizvodnom procesu.

#### B.5.1.15 Luke i terminali (teret, putnici, „zelene“ luke) - istorijski podaci

Donošenjem Zakona o lukama započeta je reforma u lučkoj djelatnosti kojom je izvršena podjela luka prema značaju na luke od nacionalnog značaja i luke od lokalnog značaja. Vladinom Odlukom o određivanju luka prema značaju<sup>43</sup> određene su:

<sup>41</sup> <http://www.aquanaut.co.me/projekat-02.html>

<sup>42</sup> <http://www.morskodobro.com/index.php/home/vijesti/1679-sacuvacemo-bjelila-kao-ambijentalnu-cjelinu>

<sup>43</sup> Odluka o određivanju luka prema značaju ("Službeni list Crne Gore", br. 020/11 od 15.04.2011, 041/12 od 30.07.2012, 014/14 od 22.03.2014, 070/18 od 31.10.2018)



- luke od nacionalnog značaja: Trgovačka luka Bar, Luka nautičkog turizma –marina Bar, Trgovačka luka Kotor i Brodogradilišna luka Bijela.
- Luke od lokalnog značaja su: Luka Budva, Brodogradilišna luka Bonići –Tivat, Luka Tivat–Porto Montenegro, Luka Tivat – Kalimanj, Nautičko turistički centar – Kotor, Luka Risan, Luka Zelenika, Luka Herceg Novi – gradska luka Škver, Luštica Bay, Luka Kumbor –Portonovi).

Pored podjele luka prema značaju, Zakonom o lukama izvršena je i podjela luka prema vrsti pomorskog saobraćaja i prema namjeni. Prema vrsti pomorskog saobraćaja, luke se dijele na: luke otvorene za međunarodni i unutrašnji saobraćaj i luke otvorene samo za unutrašnji saobraćaj. Vladinom Odlukom o određivanju luka prema vrsti pomorskog saobraćaja<sup>44</sup> određene su:

- luke za međunarodni pomorski saobraćaj: Bar, Budva, Kotor, Luka Kumbor – Portonovi, Tivat (Gat I i Gat II) i Zelenika;
- luke za unutrašnji pomorski saobraćaj: Bar, Budva, Kotor, Luka Kumbor –Portonovi, Luštica Bay, Tivat (Gat I i Gat II), Bonići – Tivat i Zelenika.

Prema namjeni, luke su svrstane na osnovu Odluke o određivanju luka prema namjeni<sup>45</sup> u sljedeće kategorije:

- trgovačke luke: Trgovačka luka Bar i Trgovačka luka Kotor.,
- luke nautičkog turizma –marine: Luka Budva, Luštica Bay, Luka Tivat – Porto Montenegro, luka nautičkog turizma –marina Bar i Luka Kumbor –Portonovi i
- brodogradilišne luke: Brodogradilišna luka Bijela i Brodogradilišna luka Bonići – Tivat.

Osnovna funkcija luka je saobraćajna funkcija koja se ostvaruje putem pretovara tereta i prometa putnika i veza između pomorskog i kopnenog saobraćaja. Prema dostupnim podacima u periodu 2010-2017. zabilježen je rast pretovara i prometa robe u lukama, dok je u 2018. godini primjetan blagi pad u dijelu pretovara i prometa. Kada je u pitanju promet putnika u saobraćaju, podaci pokazuju pad prometa putnika sve do 2016. godine kada je ukinuta pomorska linija Bar-Bari, nakon što je klasifikaciono društvo Bureau Veritas suspendovalo klasu putničkom brodu Sveti Stefan II usled neispunjavanja tehničkih standarda.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Promet putnika u pomorskom saobraćaju</b>	68.856	69.436	53.259	43.097	42.489	39.198	35.925	-	-
<b>Promet roba u pomorskom saobraćaju (t)</b>	441.424	280.190	108.642	51.059	54.640	52.441	41.668	-	-
<b>Promet robe u lukama (t)</b>	1.758.692	1.749.982	1.227.877	1.295.366	1.241.431	1.488.399	1.645.797	2.096.122	1.963.204
<b>Pretovarene tone u lukama</b>	1.834.804	1.487.738	1.229.763	1.764.247	1.787.101	1.650.776	1.617.518	2.324.336	1.989.023
<b>Izmanipulisane tone u lukama</b>	3.718.000	3.368.937	2.702.515	2.713.047	2.760.042	3.369.942	3.696.210	3.673.312	3.293.338

Izvor: MONSTAT

Tabela br. 2: Promet putnika i roba u pomorskom saobraćaju

Luka Bar zahvata ukupnu površinu od 130ha infrastrukturno uređenog lučkog područja. Na lučkom području luke Bar funkcionišu dva operatora terminala: „Luka Bar“ AD i „Port of Adria“ AD Bar.

<sup>44</sup> Odluka o određivanju luka prema vrsti pomorskog saobraćaja ("Službeni list Crne Gore", br. 070/17 od 27.10.2017, 050/18 od 20.07.2018, 046/19 od 07.08.2019)

<sup>45</sup> Odluka o određivanju luka prema namjeni ("Službeni list Crne Gore", br. 070/17 od 27.10.2017, 050/18 od 20.07.2018, 046/19 od 07.08.2019)

"Luka Bar" AD posjeduje terminal za žitarice, sa silosom za žitarice kapaciteta 30,000 tona i zatvorenim trakastim transporterom dužine 250m, koji ide paralelno uz samu željezničku prugu, a koji je namijenjen za utovar/istovar žitarica u/iz silosa; terminal za suve rasute terete, sa operativnom obale dužine 554 m i dubinom pripadajućeg akvatorijuma do 14 m, opremljen za pretovar i skladištenje različitih vrsta suvih rasutih tereta; terminal za tečne terete; terminal za generalne terete, ro-ro terete i kontejnere sa otvorenim i zatvorenim skladištima i hladnjačom, putnički terminal sa pet vezova za putničke brodove i feribote;

- „Port of Adria" AD se nalazi pored „Luka Bar" AD i posjeduje kontejnerski terminal sa operativnom obalom dužine 330 m i gazom od 12m, kao i modernu kontejnersku dizalicu (40t) i sa otvorenim skladišnim prostorom kapaciteta skladištenja 2500 TEU i 180 frigo kontejnera. Takođe posjeduje dva gata za generalne terete, koji su opremljeni lučkim dizalicama i zatvorenim prostorom za skladištenje površine 7,6 ha i otvorenim prostorom za skladištenje površine 5,86 ha

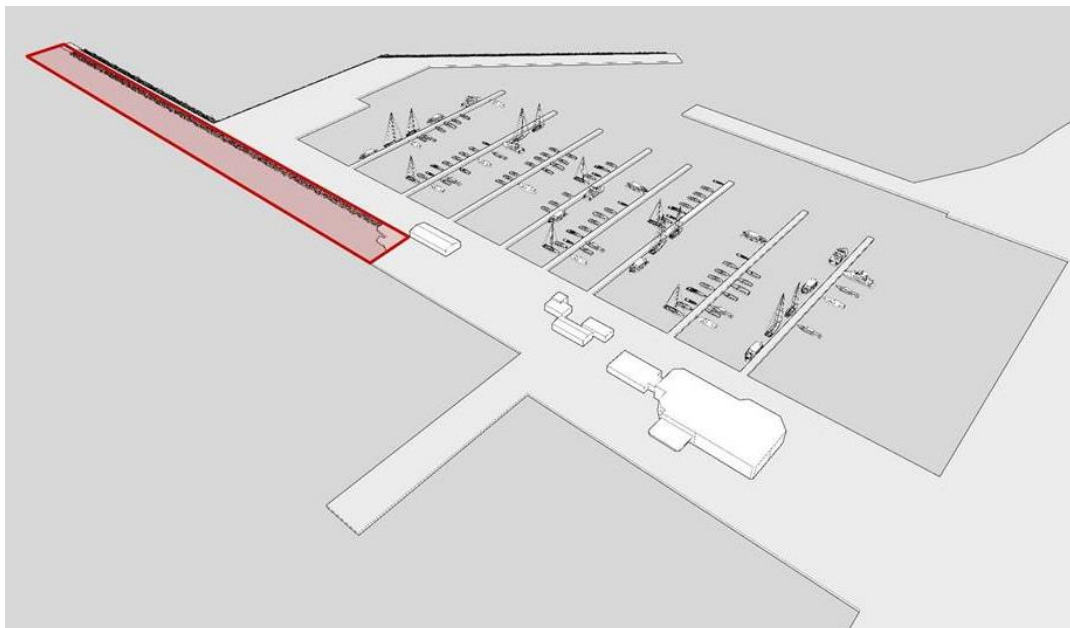


Slika br. 14: Luka Bar

Objekti hidrotehničke infrastrukture (operativna obala, gatovi, lukobran i druga osnovna infrastruktura) su u funkcionalnom stanju, međutim pojedini djelovi infrastrukture zahtijevaju prioritete aktivnosti (saobraćajna infrastruktura, elektroenergetska, vodovod i kanalizaciona infrastruktura).

Stepen iskorišćenja kapaciteta luke Bar je značajno ispod mogućnosti, kao rezultat brojnih faktora, kao što su: nedovoljan broj redovnih brodskih linija; zanemarljiv tranzitni promet; ograničenja povezana sa kvalitetom infrastrukturnih veza luke sa gravitacionim područjem i dr.

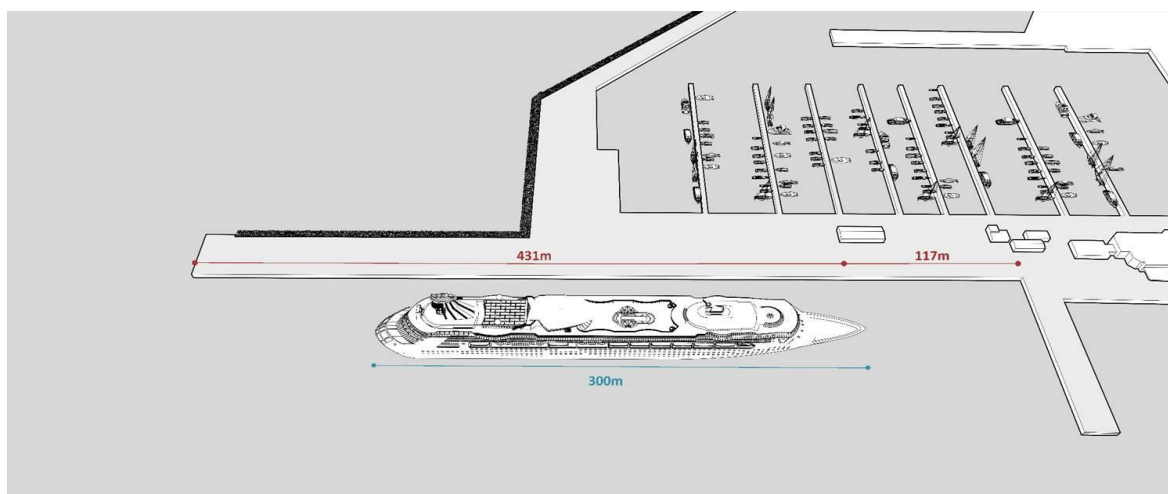
U luci Bar planira se produženje obale na putničkom terminalu, a njegovom realizacijom bi se eliminisala postojeća ograničenja povezana sa malom dubinom vode uz postojeće operativne vezove (maksimalna dubina vode je trenutno uz vez 54 i iznosi 5,9 m).



Slika br. 15: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na putničkom terminalu luke Bar (Gat V)

Realizacijom projekta bi se omogućio prihvat srednjih i velikih putničkih (i kombinovanih brodova za teret i putnike) brodova i kruzer brodova.

#### Prikaz planiranog produženja operativne obale<sup>46</sup>



Slika br. 16: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na putničkom terminalu luke Bar (Gat V)

<sup>46</sup> Izvor za slike br. 15, 16, 17, 18 i 19: AD "Luka Bar"





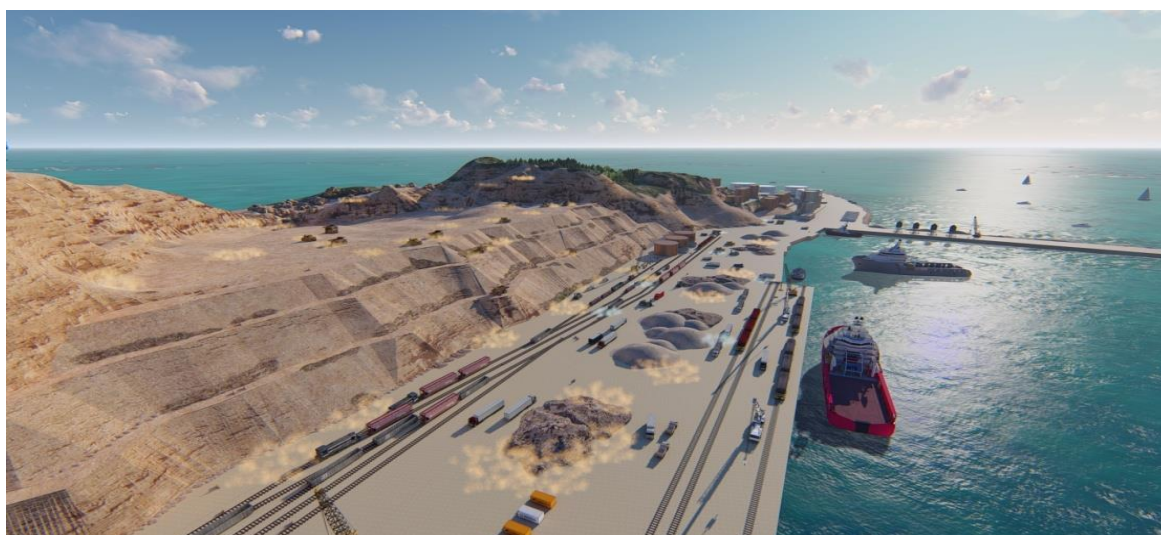
Slika br. 17: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na putničkom terminalu luke Bar (Gat V)

Takođe, planira se produženje operativne obale na terminalu za suve rasute terete za 166 m u luci Bar. Grafičko rješenje ovog projekta se daje u nastavku.



Slika br. 18: Grafički prikaz projekta produženja operativne obale na terminalu za suve rasute terete

U luci Bar planira se i trajna sanacija sjeverne padine brda Volujica u cilju zaštite infrastrukturnih i suprastrukturnih objekata koji se nalaze u podnožju brda i dobijanje nove zone, površine 7,8 ha, za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta.



Slika br. 19: Grafički prikaz projekta trajne sanacija sjeverne padine brda Volujica – luka Bar





Operator u luci Kotor već dugi niz godina je „Luka Kotor“ AD u većinskom vlasništvu opštine Kotor, a osnovna djelatnost je promet putnika sa brodova na kružnim putovanjima – kruzer brodova. Lučka infrastruktura je u funkcionalnom stanju i redovno se koristi za prijem i snadbijevanje plovila.

U luci Kotor planira se adaptacija, rekonstrukcija, izgradnja i opremanje luke za obavljanje poslova trgovačke luke otvorene za međunarodni saobraćaj sa naglaskom na turističko-putnički segment. Takođe, planira se povećanje kapaciteta prijema brodova na samom vezu u luci Kotor i osiguravanje kruzer brodova na sidrištima, instalacijom privremenih plutača za vezivanje brodova.

Sistemska unapređenje marinskog dijela podrazumijeva i unapređenje sidrenih, muring, elektro, vodovodnih sistema kao i pristupnih mostova koji imaju ugrađen sistem kontrole pristupa. Ovako osavremenjavanje marinske infrastrukture omogućuje usavršavanje i samog sistema naplate, izradu katastra vezova, rezervacije vezova, na način da korisnik usluga marinskog dijela „Luka Kotor“ AD sve svoje obaveze može izmiriti na dostupnom naplatnom punktu koji će biti u funkciji 24h.

Svi pontonski elementi su modularni, što u praksi znači da je u zavisnosti od budućih planova, projekcija popunjenosti vezova, moguće proširenje kapaciteta.

Ovdje treba napomenuti, da je prilikom realizacije I faze izvršena nabavka i stavljanje u funkciju tri od planirana četiri valobrankska elementa dimenzija 20 x 3,3 x 1,4 m. Montažom četvrtog valobranskog elementa kapacitet novoizgrađenih gatova bi bio povećan i na nivou planiranog projektom obzirom da unutrašnje gatove «štiti» valobranski gat i oni svojim gabaritima ne smiju biti duži od «linije zaštite» koja se formira postavljanjem valobrana.

Okvirna vrijednost predmetnog investicionog projekta je 500.000,00 €.



Slika br. 21: Prikaz projekta modernizacije vezova marinskog dijela

Izvor: Poslovni plan AD „Luka Kotor“

U postupku izrade strateškog dokumenta, prepoznata je mogućnost i ujedno potreba, da se na odgovarajući način valorizuje zapuštena ili nedovoljno iskorišćena lučka infrastruktura. U tom smislu, kao potencijale koje je potrebno iskoristiti i staviti u funkciju razvoja ukupne pomorske privrede, valja istaći luke Risan i Zelenika.

Luka Risan ima 75m operativne obale, dubine oko 5m i privezište dužine 75,5m koje je ranije bilo u funkciji lokalnog pomorskog saobraćaja. Površina njene otvorene operativne obale je 1.330m<sup>2</sup> i ima 4 biteve za privez. Ima mogućnost za privez nautičkih plovila do 17m dužine, tj. oko 5 plovila prosječne veličine paralelno uz obalu.

Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore raspisalo je javni poziv za izradu elaborata o građevinskom stanju Luke Risan, potrebnim investicijama na infrastrukturnom opremanju i održavanju luke radi izrade ekonomsko – finansijske analize i koncesionog akta.

Elaborat treba da obuhvati predmjer i predračun radova na: održavanju objekta i eventualnoj sanaciji za period od 20 – 30 godina, opremanju marine pontonima za vezivanje nautičkih plovila (jahti). Takođe dokument treba da sadrži i neophodno infrastrukturno opremanje marine, postavljanje pontonskog valobrana, montažnog i/ili izgradnju

čvrstog objekta 150 m<sup>2</sup>, uređaja za pražnjenje i tankovanje sanitarnih i kaljužnih voda sa jahti, izradi sistema za prihvata i odvođenje otpadnih voda u kanalizacioni sistem i rekapitulaciju predmjera i predračuna radova.

DSL-om Sektor 10 – Risan za zonu morskog dobra, Luka Risan je planirana kao gradska luka i luka nautičkog turizma. Planom davanja koncesija za luke od lokalnog značaja kojeg je donijela Vlada Crne Gore 2016. god., predviđeno je davanje na koncesiju luke Risan. Vladinom Odlukom o određivanju luka prema značaju, Luka Risan je određena kao luka od lokalnog značaja.

Kroz model koncesije je planirano obezbijediti infrastrukturno opremanje, modernizaciju, održavanje (investicije), korišćenje luke – pružanje lučkih usluga. Kapacitet marine biće maksimalno 150 vezova, dok je dio luke definisan kao komunalno privezište sa 30 komunalnih vezova.



Slika br. 22: Luka Risan

Izvor: Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom

Luka Zelenika ima funkciju trgovačke luke otvorene za međunarodni pomorski saobraćaj i shodno tome funkciju graničnog prelaza na kome strana nautička plovila (pleasure crafts) obavljaju neophodne procedure pri ulasku u teritorijalne vode Crne Gore.

Velike dubine na prilazu luci i u lučkom akvatorijumu, uz odsustvo prepreka za plovidbu omogućavaju nesmetano i sigurno uplovljavanje u luku. Dubine na gatovima su velike: na NW gat minimalna dubina uz samu obalu je 6.6 metara, dok je na SW gat minimalna dubina uz obalu 7.7 metara. Treba imati u vidu da su vezovi u luci izloženi S i SW vjetrovima i talasima koje ovi vjetrovi stvaraju.

Granični prelaz koristi NW gat luke dužine 134 metra i fizički je odvojen ogradom od ostalog dijela luke. Na gat graničnog prelaza nalazi se osam bitvi za privez plovila, dva priključka za struju, dva priključka za krcanje pogonskog goriva i hidranti za vodu.

Luka koristi SW gat dužine 130 metara. Na gat se nalazi devet bitvi za privez brodova, dva priključka za struju i hidranti za vodu.

Luka Zelenika još uvijek ne ispunjava sve standarde predviđene zakonom i podzakonskim aktima potrebnim za promet putnika, ali svakako postoji značajan prostor za adekvatnu valorizaciju ove luke i njeno otvaranje za prihvat brodova kao alternativu Kotoru.





Slika br. 23: Luka Zelenika

Izvor: Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom

Kada je riječ o lukama, svakako je od izuzetne važnosti i projekat revitalizacije luke Virpazar, odnosno potencijali koji će biti valorizovani plovnim putem Virpazar-Ckla, gdje je planirana i izgradnja zajedničkog graničnog prelaza za jezerski i drumski saobraćaj. Na ovaj način, omogućit će se odgovarajuće pretpostavke za razvoj multimodalnog saobraćaja u unutrašnjim vodama, kao i dalja međunarodna plovidba ka pristaništima i lukama Republike Albanije.

Luka Virpazar, koja je povezana željezničkom i putnom infrastrukturom koja povezuje centralni i sjeverni region Crne Gore sa jugom zemlje, predstavlja ključnu konektivnu tačku između unutrašnjih plovnih puteva u zemlji i međunarodnih plovnih puteva koji će povezivati ovu luku sa Zajedničkim graničnim prelazom Ckla i lukom Skadar u Republici Albaniji.



Slika br. 24: Luka Virpazar

Rehabilitacija i revitalizacija luke Virpazar obezbijedena je kroz projekat ALMONIT – MTC, u iznosu od 2,44 miliona eura, od čega će 85% biti kofinansirano kroz IPA II projekat, dok će 15 % sredstava predstavljati kontribuciju kroz državni Budžet.

Na osnovu postojećeg Glavnog projekta za luku Virpazar, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva podnijelo je zahtjev i odobreni su mu Urbanističko-tehnički uslovi za prvu fazu rehabilitacije i revitalizacije luke Virpazar.

## B.5.1.16 Luke nautičkog turizma – Jahte – Servisiranje jahti

Prema Zakonu o lukama (član 4) luka nautičkog turizma – marina je luka namijenjena za vezivanje, smještaj, čuvanje, zaštitu, održavanje, popravku, opremanje i sidrenje jahti, čamaca i drugih plovnih objekata. U skladu sa Zakonom, Vladinom Odlukom o određivanju luka prema namjeni određuju se luke nautičkog turizma – marine.

Pravilnikom o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalno tehničkim uslovima i njihovoj kategorizaciji<sup>47</sup> razvrstani su prihvatni objekti nautičkog turizma u: marine, luke i lučice, pristaništa, privezišta (mandraći) i sidrišta.

Marina je objekat nautičkog turizma uz prirodno ili vještački zaštićene vodene površine (more, jezera i rijeke) specijalizovana za pružanje usluga veza, snabdijevanja, čuvanja, održavanja i servisiranja plovnih objekata, pružanje ugostiteljskih usluga, usluga iznajmljivanja plovnih objekata, kao i drugih usluga u skladu sa zahtjevima i specifičnim potrebama nautičkih turista.

Marine kao objekti nautičkog turizma, predstavljaju specijalizovane turističke luke čiji je akvatorij prirodno ili vještački zaštićen. Osposobljene su za prihvatanje, snabdijevanje posade i turista, održavanje i opremanje plovila nautičkog turizma, sa direktnim pješačkim pristupom svakom plovilu na vezu i mogućnosti njegovog korišćenja u svakom trenutku.

Vladinom Odlukom o određivanju luka prema namjeni<sup>48</sup> određene su luke nautičkog turizma –marine: Luka Budva, Luštica Bay, Luka Tivat – Porto Montenegro, Luka nautičkog turizma – marina Bar i Luka Kumbor – Portonovi.

U pogledu minimalno tehničkih uslova marina mora ispunjavati uslove predviđene Pravilnikom o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalno tehničkim uslovima i njihovoj kategorizaciji.

Marine podliježu kategorizaciji, zavisno od stepena opremljenosti nautičkom infrastrukturom, vrste, obima i kvaliteta usluga koje pružaju. Mrežu marina čine:

- velike servisne marine: Marina Bar i Luka Tivat-Porto Montenegro i Luka Kumbor – Portonovi



Slika br. 25: Marina Bar

<sup>47</sup> Pravilnik o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalno tehničkim uslovima i njihovoj kategorizaciji (Sl.list RCG br.009/03 od 18.2.2003. godine)

<sup>48</sup> Odluka o određivanju luka prema namjeni ("Službeni list Crne Gore", br. 070/17 od 27.10.2017, 050/18 od 20.07.2018, 046/19 od 07.08.2019)





Slika br. 26: Luka Tivat – Porto Montenegro

- standardne marine: Luka Budva i Luštica Bay.



Slika br. 27: Luka Budva





Slika br. 28: Luštica Bay

Uz njih se podrazumijeva obezbjeđenje vezova u lukama Kotor, Zelenika i Herceg Novi, čiji je dio namijenjen i izgrađen za tu svrhu. U sklopu Portonovi rizorta u Kumboru počela je sa radom marina Portonovi (Luka Kumbor – Portonovi) u avgustu 2019. godine. Luka Kumbor - Portonovi posjeduje 238 vezova na kojima se mogu privezati plovila od 7 do 70m, a tokom sezone i ona najveća od 120m.



Slika br. 29: Luka Kumbor – Portonovi

Ova moderna marina, zaklonjena na ulazu u Bokotorski zaliv, nudi svojim klijentima i nedavno otvoreni granični prelaz kao i benzinsku stanicu. Otvaranje Portonovi Rizorta, sa 214 rezidencija raspoređenih na 26 hektara, očekuje se tokom 2020. godine.

Osim marine u Kumboru, u Bokotorskom zalivu je 2019. godine završena izgradnja lučke infrastrukture za luku nautičkog turizma Lazure u okviru kompleksa Lazure Marina & Hotel u Meljinama. Marina raspolaže sa 156 vezova i ostalim pratećim sadržajima (hotel, restorani, spa i fitnes centri).



Slika br. 30: Marina Lazure

Stanje lučke infrastrukture i suprastrukture u crnogorskim marinama prikazano je u sljedećoj tabeli.

Elementi	Marina Bar	Dukley Marina	Marina Kotor	Luka Tivat – Porto Montenegro	Luštica Bay	Luka Kumbor – Portonovi	Lazure
<b>Infrastruktura</b>							
<b>površina</b>	148.000 m <sup>2</sup>	62.000 m <sup>2</sup>	4.000 m <sup>2</sup>	193.327 m <sup>2</sup>			
<b>operativna obala</b>	3.703 m	4.000 m	obala kod: tržnice – 141.4 m, kod pozorišta – 86.8 m, Šuranj – 123.5 m, od pontona do MPPG – 120 m	-			
<b>dubina mora</b>	1 - 9 m	2-5 m	3-12,8 m	-15 m	4-5 m		
<b>projektovani kapacitet</b>	900 vezova u moru i 250 na kopnu	600 vezova	150 vezova	850 vezova			
<b>broj vezova</b>	674 vezova – 550 u moru i - 100 suvih	300 komercijalnih vezova	65 vezova	450 vezova (127 za super jahte)	176 vezova	238 vezova	156 vezova
<b>dužina plovila</b>	do 35 m	do 70 m	do 25 m	12 -250 m	Od 8 do 35 m	7 do 70 m, tokom sezone i do 120m	Do 30 m
<b>marinski objekti</b>	- gatovi: 8 - lukobrani (glavni i sekundarni) - obalni zidovi - ferry terminal	- sekcije: 17 - 34 veze za vodu - 68 za telefonsko-telegrafske i električne veze	- riva :5 - infrastrukturni koridori za vodu i el. energiju, - plutajuća bra na (110 m), - 31 bitva, - lukobrani, - mrtvi vezovi, - pontoni S dimenzije (5),	- gatovi: 5, - lukobrani, - dok za tankovanje goriva, - objekat trafostanice - plutajući pontoni, - radni ponton	- gatovi	- gatovi	- gatovi Lukobran

Elementi	Marina Bar	Dukley Marina	Marina Kotor	Luka Tivat – Porto Montenegro	Luštica Bay	Luka Kumbor – Portonovi	Lazure
			Upijači za čišćenje mora;				
<b>Suprastruktura</b>							
Elementi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poslovna zgrada (recepција),</li> <li>- carina,</li> <li>- zgrada toplane,</li> <li>- benzinska stanica,</li> <li>- servisni hangar,</li> <li>- parking prostor za 300 vozila,</li> <li>- električne instalacije,</li> <li>- uređaji za prihvatanje otpada,</li> <li>- prostor za popravku,</li> <li>- kran od 30t,</li> <li>- mobilni kran od 150t,</li> <li>- sanitarni čvor,</li> <li>- pošta,</li> <li>- rent-a-car,</li> <li>- Marina restoran,</li> <li>- beach bar,</li> <li>- saobraćajnice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- carina,</li> <li>- recepcija,</li> <li>- službena kancelarija administracije,</li> <li>- benzinska stanica,</li> <li>- parking,</li> <li>- prodavnica nautičke opreme,</li> <li>- električne instalacije,</li> <li>- kran (SWL 5t),</li> <li>- vodeni taksi,</li> <li>- toalet,</li> <li>- restoran,</li> <li>- Dukley Hotel &amp; Resort,</li> <li>- Dukley Beach Lounge,</li> <li>- Dukley Beach Club,</li> <li>- Dukley Gardens (apartmani)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poslovna zgrada,</li> <li>- zgrada lučkog terminala;</li> <li>- carina,</li> <li>- pilotski i specijalizovani čamac,</li> <li>- jahting klub "Nautica",</li> <li>- toalet</li> <li>- internet kafe bar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- carina,</li> <li>- carinsko skladište,</li> <li>- marinska kancelarija,</li> <li>- benzinska stanica,</li> <li>- brodogradilište,</li> <li>- svlačionica, toalet,</li> <li>- parking,</li> <li>- kran,</li> <li>- protivpožarno plovilo,</li> <li>- objekti za nabavku opreme i lokalne popravke održavanje,</li> <li>- Regent hotel,</li> <li>- jahting klub,</li> <li>- sportski klub,</li> <li>- klub posade,</li> <li>- restorani,</li> <li>- bazen,</li> <li>- noćni klub,</li> <li>- apoteka, market</li> <li>- Internacionalna škola</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokalni objekti za popravku i servisiranje</li> <li>- Jednofazne i trofazne utičnice</li> <li>- Odlaganje otpadnih voda</li> <li>- Jaht klub i objekti za posadu</li> <li>- parking</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- carina</li> <li>- carinsko skladište,</li> <li>- marinska kancelarija,</li> <li>- benzinska stanica,</li> <li>- toalet,</li> <li>- parking,</li> <li>- Plažni bar</li> <li>- Wellness spa</li> <li>-</li> <li>- One&amp;Only hotel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- benzinska stanica,</li> <li>- toalet,</li> <li>- parking,</li> <li>- restorani</li> <li>- bar</li> <li>- hotel</li> <li>- spa i fitness centar</li> <li>- plaža</li> </ul>

Tabela br. 3: Stanje infrastrukture i suprastrukture u crnogorskim marinama

Pored navedenog u toku sezone prisutan je veliki broj dolazaka stranih plovila u luke nautičkog turizma u Crnoj Gori, koji ima tendenciju rasta. Samo u poslednjih deset godina broj dolazaka stranih plovila je povećan za 67,8%. U strukturi dolazaka plovila prisutan je trend dolazaka plovila veće dužine.

Vrsta plovnog objekta	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Motorne jahte</b>	1185	1317	1459	1430	1993	1922	2381	2142	1878	1552
<b>Jahte na jedra</b>	1107	1127	1090	1053	1079	1312	1198	1639	1994	1761
<b>Ostalo</b>	515	434	415	504	714	727	439	603	726	1397
<b>Ukupno</b>	2807	2878	2964	2987	3786	3961	4018	4384	4598	4710

Tabela br. 4: Dolasci stranih plovila u luke nautičkog turizma prema vrsti plovila

Izvor: MONSTAT



Zakonom o turizmu<sup>49</sup> uređeno je pružanje turističkih usluga u nautičkom turizmu. Pod turističke usluge spadaju: iznajmljivanje plovnih objekata sa posadom ili bez posade, sa pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja; usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim djelovima, opremom); usluge upravljanja plovnim objektima turista nautičara; davanje različitih informacija turistima nautičarima; prevoz turista u javnom prevozu plovnim objektima registrovanim za obavljanje djelatnosti prevoza putnika i druge usluge za potrebe nautičkog turizma. Turističke usluge u nautičkom turizmu može da pruža privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje je upisano u Centralni turistički registar.

#### B.5.1.17 Pomorski i nautički turizam – Rekreativne usluge

Priobalni turizam uključuje turizam i rekreaciju na plaži (npr. plivanje, surfovanje, itd.) i druge rekreativne aktivnosti u priobalnim područjima, dok nautički turizam obuhvata aktivnosti na vodi (npr. plovību, jedrenje, krstarenje, nautički sportovi) i uključuje operacije kopnenih objekata (čarter, proizvodnju opreme i usluge).

Prema statističkim podacima u primorskim mjestima se ostvaruje 85% dolazaka turista i 95% ukupnih noćenja. Osnovni pokazatelji obalnog turizma izraženi kroz broj dolazaka i noćenja bilježe konstantan rast. Međutim, obalno područje se suočava sa brojnim izazovima koji utiču na dalji razvoj među kojima je sezonalnost, na šta upućuju vrijednosti indeksa sezonalnosti. Većina potencijalnih ekonomskih benefita je koncentrisana u ljetnjim mjesecima. Potražnja za obalnim i pomorskim turizmom pokazuje trend povećanja broja turista, ali i kraći boravak.

Pored ovog postoje i brojni drugi proizvodi poput poslovnog turizma, nautike (Bar i Tivat), zdravstvenog turizma (Herceg Novi), kruzing putovanja (Kotor), kulturnog turizma (Kotor, Budva, Bar), ali nijedan od njih nema značajan udio u ukupnoj strukturi. Masovni turizam kao poslovni model ograničava potencijal za stvaranje dodate vrijednosti, a pored toga ovim modelom se stvaraju i velika ekološka opterećenja, kao što su: velika potražnja za vodom, zagašenje saobraćaja u sezoni, očuvanje prirode, problemi u upravljanju čvrstim otpadom i otpadnim vodama.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Primorska mjesta dolasci</b>	1,081,805	1,130,832	1,245,340	1,301,396	1,348,394	1,369,775	1,529,073	1,602,602	1,716,451	1,873,764
<b>Učešće u ukupnom broju dolazaka</b>	90%	90%	91%	90%	90%	90%	89%	88%	86%	85%
<b>Primorska mjesta noćenja</b>	7,244,830	7,643,320	8,493,955	8,858,226	9,128,809	9,258,017	10,687,914	10,827,495	11,347,174	12,269,115
<b>Učešće u ukupnom broju noćenja</b>	96%	96%	97%	97%	97%	97%	97%	96%	95%	95%
<b>Prosječan broj noćenja</b>	6.7	6.8	6.8	6.8	6.8	6.8	7.0	6.8	6.6	6.5
<b>Indikator sezonalnosti</b>	79%	80%	81%	80%	79%	80%	80%	79%	64%	62%

Tabela br. 5: Dolasci i noćenja – Primorska mjesta

Izvor: MONSTAT

Pod pojmom „nautički turizam“ obuhvaćena su sva rekreativna putovanja i ona u cilju razonode, koja se odvijaju na moru, bilo velikim brodovima za krstarenja bilo jahtama na motorni pogon ili na jedra, ukoliko su opremljeni kabinama za noćenje.

Podaci o broju ostvarenih kružnih putovanja stranih brodova koji pristaju u lukama teritorijalnog mora Crne Gore, kao i broju putnika na tim kružnim putovanjima pokazuju trend rasta i razvoja Crne Gore kao kruzing destinacije.

<sup>49</sup> Zakon o turizmu ("Sl. list CG", br. 2/2018, 4/2018 - ispr., 13/2018 i 25/2019)



Izuzimajući 2018. godinu gdje je zabilježen smanjen broja brodova koji su pristali u lukama i putnika na njima, u prethodnom devetogodišnjem periodu zabilježen je značajan rast.

Prihvat kruzera u Crnoj Gori vrši se u okviru dvije luke: Luka Kotor i Port of Adria Bar.

Najznačajnija luka za prihvat kruzera je Luka Kotor u kojoj se ostvari preko 95% prihvaata brodova.



Slika br. 31: Luka Kotor

“Luka Kotor” AD je od 2006. godine orijentisana na kruzingu-turizam i uživa reputaciju jedne od najposjećenijih destinacija na Mediteranu zahvaljujući statusu Kotora koji je pod zaštitom UNESCO-a. Sama atraktivna pozicija luke u Bokotorskom zalivu pruža mogućnost za razvijanje kruzingu turizma.

AD “Port of Adria” je od 2016. godine osim primarne djelatnosti, koju karakteriše pretovar tereta, razvila i dodatnu aktivnost prihvaata brodova na kružnim putovanjima koristeći raspoloživu infrastrukturu za promovisanje Bara kao kruzingu destinacije.

Kruzingu turizam kao dio pomorskog sektora može biti ekonomski značajan za luku i okolni region, iako krstarenja od putnika pokušavaju prikupiti što veći dio putničkih troškova. U ovom smislu, preduslov za stvaranje ekonomskih benefita na lokalnom nivou je stvaranje ponude i potrebe da putnici troše.

Sa aspekta održivog razvoja treba imati u vidu da prihvat prevelikog broja plovniha objekata u Bokotorskom zalivu može imati negativne efekte po neke parametre životne sredine, a prije svega na biodiverzitet mora. Iz navedenih razloga, neophodno je definisati prihvatni kapacitet zaliva i dimenzionirati dinamiku uplovljavanja i režima u lukama na ovom prostoru i time smanjiti uticaj pomorskog saobraćaja na životnu sredinu definisanjem jasnih mjera ublažavanja takvih efekata, što je adresirano aktivnostima ovog strateškog dokumenta.

Kada je riječ o eventualnim alterantivnim rješenjima u Bokotorskom zalivu za prihvat i otpremu brodova na kružnim putovanjima, ista su već bila predmetom razmatranja od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva. U tom smislu razmatran je i projekat koji prepoznaje potrebu za izgradnjom lučke infrastrukture van luke Kotor radi unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe u ovom ekološki naročito osjetljivom području, rasterećenja lokalnih saobraćajnica u Opštini Kotor i unaprjeđenja bezbjedonosne zaštite pomorskih brodova i lučkih postrojenja u skladu sa međunarodno prihvaćenim obavezama i nacionalnim zakonodavstvom. Svaki takav projekat morao bi se realizovati uz minimalni uticaj na životnu sredinu uz potpuno uklapanje estetskog izgleda lučke infrastrukture i suprastrukture u prirodni pejzaž Bokotorskog zaliva.

Ovdje je važno istaći da je Nacrtom Prostorno-urbanističkog plana (PUP) Kotora iz 2019. godine predispozicija “port home” luke data Lipcima, gdje će se moći vezivati veći brodovi. Shodno navedenom prostorno-planskom dokumentu, Luka Kotor i dalje će ostati primarna luka, ali će u nju uplovljavati samo kruzineri manjih dimenzija. Takođe, PPPNOP prepoznaje lokalitet Lipci kao port home za kruzere.

Fragmentacija i nedostatak saradnje između sektora krstarenja i obalnog turizma se pojavljuje u mnogim slučajevima, što rezultira ograničenim ekonomskim efektima. Sektor krstarenja je uglavnom zainteresovan za ograničene i kontrolisane posjete, najčešće u poznatim lučkim gradovima, dok širi obalni region ne mora nužno imati koristi od krstarenja.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Putovanja</b>	268	313	319	348	409	350	411	480	430	424
<b>Putnici na brodu</b>	70.749	142.259	187.171	244.084	314.961	306.397	441.513	532.337	540.445	506.198

Tabela br. 6: Kružna putovanja stranih brodova

Izvor: MONSTAT

Razvoj ponude nautičkog turizma Crne Gore ogleda se u modernizaciji postojećih i izgradnji novih marina. Potencijal razvoja nautičkog turizma ogleda se kroz konstantan rast broja dolazaka stranih plovila u luke nautičkog turizma u Crnoj Gori. U poslednjih deset godina broj dolazaka stranih plovila je povećan za 67,8%. U strukturi dolazaka plovila prisutan je trend dolazaka plovila veće dužine. Podaci o dolascima brodova pokazuju da najveći broj dolazi iz SAD (20,2%), Hrvatske (11,3%), Velike Britanije (10,2), Francuske (7,1%) i Italije (5,8%).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Do 6 metara</b>	327	304	305	339	404	449	277	425	502	540
<b>Od 6 do 8</b>	194	195	184	191	249	274	198	220	252	362
<b>Od 8 do 10</b>	300	289	278	245	319	299	220	276	275	408
<b>Od 10 do 12</b>	517	549	563	518	693	552	455	504	614	770
<b>Od 12 do 15</b>	694	686	680	719	734	751	647	981	984	1.170
<b>Od 15 do 20</b>	281	268	348	324	464	561	850	929	848	655
<b>Preko 20 metara</b>	494	587	606	651	923	1075	1371	1049	1123	805
<b>Ukupno</b>	2.807	2.878	2.964	2.987	3.786	3.961	4.018	4.384	4.598	4.710

Tabela br. 7: Dolasci stranih plovila u luke nautičkog turizma

Izvor: MONSTAT

Imajući u vidu značaj i potencijal razvoja nautičkog turizma, Ministarstvo održivog razvoja i turizma je prepoznalo potrebu izrade Programa održivog razvoja nautičkog turizma, koji bi definisao mrežu luka nautičkog turizma i predložio tretman pojedinih sadržaja u njima, te odredio zone sidrišta za kruzere i mega-jahte na području zaliva Boke. U okviru pomenutog dokumenta potrebno je obuhvatiti sledeće:

- definisati mrežu luka nautičkog turizma te ih razvrstati na objekte od nacionalnog interesa;
- definisati optimalnu mrežu sidrišta za kruzere i mega jahte shodno kapacitetima (turistički, prostorni, itd.) pojedinog područja;
- odrediti područja (položaj, vrstu, najveći kapacitet i veličinu) i smjernice za utvrđivanje izdvojenih građevinskih područja: luka nautičkog turizma i sidrišta za kruzere/mega-jahte;
- definisati posebne standarde zaštite životne sredine u lukama nautičkog turizma zavisno o stepenu zaštite pojedinog akvatorijuma i druga pitanja od značaja za razvoj nautičkog turizma

#### B.5.1.18 Blue Biotech firme

Morska (plava) biotehnologija ključna je za ostvarivanje potencijala morskih bio-resursa – potencijala koji je do sada u Crnoj Gori bio uglavnom neiskorišćen. Plava biotehnologija usmjerena je na očuvanje različitih morskih vrsta, upotrebu morskih vrsta za razvoj novih lijekova, genetičko proučavanje biljaka kako bi one postale otporne na ekstremne uslove okoline. Jedinstvena defincija za biotehnologiju mora u skladu sa propisima Organizacije za

ekonomsku saradnju i razvoj (OECD) je: „Primjena nauke i tehnologije na živim organizmima iz mora, kao i djelova proizvoda i njihovih modela, da bi se izmijenili živi ili neživi materijali za proizvodnju znanja, roba i usluga.“<sup>50</sup>

Međutim, tokom ovih procesa važno je voditi računa o zaštiti životne sredine tako što će se primjenjivati mjere protiv obrastanja morskog dna, obnavljanje morskog staništa, bioremedijacije morskog sistema kao i upotreba biosenzibilnih tehnika visoke rezolucije za nadgledanje morskog dna.<sup>51</sup>

U Crnoj Gori Plava biotehnologija nije razvijena. U cilju unaprjeđivanja plavih tehnologija u regionu, potrebno je razvijati makro-regionalno istraživanje i razvoj, kao i platforme za inovacije u oblastima kao što su zelena mobilnost mora, resursi dubokih mora, bio-bezbjednost i bio-tehnologije.<sup>52</sup>

#### B.5.1.19 Ribarstvo i marikultura

Sektor morskog ribarstva je generalno nedovoljno razvijen i priobalnog je karaktera. U većini slučajeva, ribolovne aktivnosti su vezane za vremenske uslove na moru, prvenstveno uslijed nesigurnosti i zastarjelosti ribolovne flote. Ključne aktivnosti u crnogorskom ribarstvu su ribolov mrežama, kočama i mali obalni ribolov. U morskome ribarstvu u 2017. godini ostvaren je godišnji ulov od 932 t ribe (plava riba 659 t, bijela riba 185 t, ostala riba 20 t, glavnonošci 33 t i rakovi 35 t). Ulov morske ribe, posebno plave, ispod je mogućeg, bez posljedica izlovljavanja.

Ribolovnu flotu čini 161 plovni objekat. Preko dvije trećine postojeće crnogorske flote koristi alate malog obalnog ribolova (obalne ili brodske mreže potegače, pasivne alate, udičarski alat) sa plovnim objektima manjim od 12 m LOA. Najveći udio flote (84,5%) čine plovila manja od 12 metara, dok svega 3,13% flote je veće od 24 metra. Osnovna karakteristika flote je da je stara i nemodernizovana, te da najviše aktivnosti ostvaruju plovila u malom privrednom ribolovu. Potencijalno značajni ekonomski segmenti, kao što su plivarice i kočari, danas su uglavnom neaktivni prvenstveno iz razloga nesigurnosti i zastarjelosti.

DUŽINA (metara)	Ukupno							
	Broj	Koče	Plivarice	Ostale potegače	Plovila koja love mrežama stajaćicama	Plovila koja love parangalima	Višenamjenska/ Polivalentna plovila	
<b>do 12</b>	Broj	<b>136</b>	4	11	17	51	1	52
	Bruto tonaža	<b>296,8</b>	43,9	30,9	18,2	90,6	6,3	106,9
	Snaga u kW	<b>4.243,0</b>	607,0	441,3	71,5	1.078,8	298,0	1.746,4
<b>12 - 18</b>	Broj	<b>14</b>	10	3		1		
	Bruto tonaža	<b>199,7</b>	144,3	45,5		10,0		
	Snaga u kW	<b>2.588,4</b>	2.067,2	438,2		83,0		
<b>18 - 24</b>	Broj	<b>6</b>	5	1				
	Bruto tonaža	<b>307,7</b>	232,7	75,0				
	Snaga u kW	<b>1.904,0</b>	1.322,0	582,0				
<b>24 - 30</b>	Broj	<b>3</b>	2	1				
	Bruto tonaža	<b>313,8</b>	171,4	142,4				
	Snaga u kW	<b>1.147,0</b>	742,0	405,0				
	Broj	<b>2</b>	1	1				

<sup>50</sup> OECD, (2017), "MARINE BIOTECHNOLOGY DEFINITIONS, INFRASTRUCTURES AND DIRECTIONS FOR INNOVATION" OECD SCIENCE, TECHNOLOGY AND INNOVATION POLICY PAPERS No43.

<sup>51</sup> <https://explorebiotech.com/blue-biotechnology-introduction-and-applications/>

<sup>52</sup> Evropska komisija ZA PROSPERITETAN I INTEGRISAN JADRANSKI I JONSKI REGION, 2014

<b>30 - 36</b>	Bruto tonaža	<b>333,0</b>	203,0	130,0				
	Snaga u kW	<b>1.680,0</b>	885,0	795,0				
Ukupno	<b>Broj</b>	<b>161</b>	<b>22</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>52</b>
	<b>Bruto tonaža</b>	<b>1.451,1</b>	<b>751</b>	<b>393</b>	<b>18</b>	<b>101</b>	<b>6</b>	<b>107</b>
	<b>Snaga u kW</b>	<b>11.562,4</b>	<b>5.016</b>	<b>2.220</b>	<b>71</b>	<b>1.162</b>	<b>298</b>	<b>1.746</b>

Tabela br. 8: Broj ribolovnih plovni objekata po tipu i snazi, 2017. godina

Izvor: MONSTAT

Sa ciljem razvoja ribarstva neophodno je obezbijediti logistiku na obali, što podrazumijeva uspostavljanje infrastrukture za ribarstvo na obali, tj. uspostavljanje mjesta prvog iskrcaja, mjesta prve prodaje, mjesta za vez ribarskih brodova u lukama, mjesta za remont ribarskih brodova i tzv. ribarske kućice.

Uzgoj marikultura je na niskom nivou sa malim prinosima i efektima, posebno u odnosu na ogromne mogućnosti. Istraživanja Instituta za biologiju mora iz Kotora ukazuju da Akvatorij, posebno Boka imaju izvanredne prirodne pogodnosti za prirodni razvoj i vještački uzgoj marikultura.

Uzgoj bijele ribe podrazumijeva zatvoreni uzgojni ciklus u plutajućim kavezima u moru. Na tri uzgajališta bijele ribe, koja se nalaze na području Bokokotorskog zaliva u 2017. godini proizvedeno je 116 t ribe. Ukupna proizvodnja plasira se na domaće tržište koje pokazuje sve veći interes za proizvode.

Uzgoj školjki (dagnje i kamenice) je takođe na niskom nivou u odnosu na prirodne potencijale. Na ukupno 17 uzgajališta, koji se takođe nalaze na području Bokokotorskog zaliva trenutna godišnja proizvodnja dagnji u 2017. godini iznosila je 197 t, dok je količina uzgojene kamenice još uvijek zanemarljivo mala, oko 17 t.

Analiza stanja ukazuje da ne postoji dovoljan broj prihvatnih kapaciteta za ribarsku flotu na crnogorskoj obali. U tom smislu, ovaj strateški dokument predviđa aktivnost koja je usmjerena na pronalaženje adekvatnih rješenja kako bi se obezbijedila logistička podrška na obali, što podrazumijeva uspostavljanje infrastrukture za ribarstvo na obali, odnosno uspostavljanje mjesta prvog iskrcaja, mjesta prve prodaje, mjesta za vez ribarskih brodova u lukama, mjesta za remont ribarskih brodova i tzv. ribarske kućice.

#### B.5.1.20 Usluge zaštite životne sredine u pomorstvu (odlaganje otpada, odlagališta za morski otpad, zagađivanje naftom)

More predstavlja veoma važan turistički, ekonomski i biološki resurs. Stoga je od izuzetne važnosti očuvanje morskog ekosistema od zagađenja i istrebljenja vrsta koje u njemu žive. U izvještaju Agencije za zaštitu životne sredine navodi se da kako se stanovništvo, migracijama, kreće ka ovom regionu, koji infrastrukturno nije planiran za postojeći broj stanovnika, tako ovaj ekosistem trpi sve veći pritisak što samim tim zahtijeva i veću pažnju u pogledu monitoringa ovog segmenta životne sredine.

Zagađenje mora može biti: fizičko zagađenje, hemijsko zagađenje i biološko zagađenje. Fizičko zagađenje nastaje ispuštanjem voda visoke temperature iz brodskih postrojenja. Tako zagrijana voda povećava temperaturu mora što ima za posljedicu ubrzanje biohemijskih reakcija uz povećanu potrošnju kiseonika. Ovaj deficit kiseonika i nastala količina materije iz reakcija narušavaju metabolizam i fiziološku ravnotežu vodenih organizama uz stvaranje uslova za razvoj mikroorganizama i virusa. Hemijsko zagađenje nastaje ispuštanjem nafte, zauljanog otpada, škodljivih tečnih supstanci, fekalijskog otpada i medicinskog otpada sa brodova. Biološko zagađenje nastaje rasijavanjem bakterija, virusa i insekata sa brodova, i oni su vrlo često uzročnici zaraznih hidričnih bolesti pa čak i epidemija.

Crna Gora, kao kandidat za članstvo u EU, ima obavezu da uspostavi funkcionalan integrisani sistem upravljanja otpadom i, prema ocjeni Evropske Komisije, taj cilj se smatra jednim od prioritetnih na putu pridruživanja. U cilju uspostavljanja takvog sistema, Crna Gora je usvojila osnovni Zakon o upravljanju otpadom („Službeni list CG“, br. 64/2011) i set odgovarajućih podzakonskih akata, čime je uspostavljen solidan pravni okvir za nacionalni sistem



upravljanja otpadom. Očekuje se da će ovaj set propisa biti upotpunjen propisima koji trenutno nedostaju, ali i da će vremenom biti usklađivan sa svim izmjenama koje se budu dešavale na nivou EU<sup>53</sup>.

Crna Gora se pridružila CSN (CleanSeaNet), odnosno sistemu za satelitsko detektovanje potencijalnih naftnih mrlja koji omogućava EMSA kroz portal SEG (SafeSeaNet Ecosystem GUI). Radar koji je postavljen na satelitu detektuje zavisno od stanja mora potencijalno zagađenje i onda ga operativni centar u EMSA obrađuje i šalje zemljama. Na taj način se generiše preko 3 000 satelitskih snimaka godišnje a rezultati su vidljivi jer se iz godine u godinu smanjuje broj naftnih mrlja. Jedan od pozitivnih rezultata projekta je i značajno poboljšanje postojećih zakonskih rješenja u zemljama članicama.

U dijelu zaštite mora od zagađenja, ovaj strateški dokument predviđa niz aktivnosti koje imaju za cilj poboljšanje manipulacije broskog otpada i ostataka tereta u crnogorskim lukama i efikasniji nadzor administracije nad sprovođenjem MARPOL konvencije i drugih srodnih propisa. Osim toga, aktivnosti predviđene ovim dokumentom podrazumijevaju podsticanje razvoja novih tehnologija i unaprjeđenje znanja, pravila i propisa u cilju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodonika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija. Predviđena je i nabavka opreme za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovnih i drugih objekata kao i nabavka specijalnog broda za saniranje posljedica tako prouzrokovanog zagađenja.

#### B.5.1.21 Agencije za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca

Kao jedan od značajnih činilaca pomorske privrede svakako su prepoznate i Agencije koje se bave posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca. Njihova djelatnost je regulisana shodno MLC Konvenciji 2006, te odredbama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe i Pravilnika o bližim uslovima, načinu i postupku izdavanja odobrenja za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca. Ovim pravilnikom propisuju se bliži uslovi u pogledu prostora i opreme, način i postupak izdavanja odobrenja pravnim licima za obavljanje poslova posredovanja pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti. Posredovanjem u zapošljavanju pomoraca, u smislu ovog pravilnika, smatraju se aktivnosti i mjere koje se sprovode u cilju pružanja stručne pomoći u povezivanju pomoraca koji traže zaposlenje i poslodavca, radi zaključivanja ugovora o radu. Naime, ove agencije ne treba posmatrati samo kao pravna lica registrovana za obavljanje predmetne djelatnosti, nego upravo kao jedan od generatora našeg osnovnog potencijala u sektoru pomorstva-kvaifikovanog kadra koji nas predstavlja na globalnom pomorskom tržištu i donosi izuzetno značajna finansijska sredstva Crnoj Gori.

Shodno navedenom Pravilniku, odobrenje za posredovanje izdaje se pravnom licu koje ispunjava uslove kvaliteta utvrđene ISO standardima koji se odnose na posredovanje pri zapošljavanju pomoraca i uslove u pogledu prostora i opreme. Ministarstvo saobraćaja i pomorstva do sada je izdalo 6 Rješenja kojim se odobrava obavljanje poslova posredovanja pri zapošljavanju pomoraca.

Pa ipak, i pored ove činjenice, stiče se utisak da ovim agencijama u prethodnom periodu nije posvećeno dovoljno pažnje, niti je adekvatno prepoznat uticaj koji imaju na tržištu, što je u konačnom rezultiralo i proaktivnim pristupom od strane Agencija, na način što je početkom decembra 2019. godine osnovano i Udruženje agencija koje se bave posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca.

Zajednički je prepoznata potreba da pomorska administracija pruži odlučniju podršku Udruženju, te da u punoj saradnji budu definisane aktivnosti koje će poboljšati položaj i uslove rada naših pomoraca, a takođe će podići na viši nivo i standarde poslovanja Agencija. Kao krajnji rezultat, očekuje se osnaživanje ovog sektora, posebno kroz nacionalni pomorski klaster, čiji član bi svakako trebalo biti i ovo Udruženje, kako bi u najvećoj mogućoj mjeri kanalisalo i osnažilo svoje zahtjeve, te u saradnji sa resornim Ministarstvom postiglo konkretne, mjerljive rezultate.

<sup>53</sup> Državni plan upravljanja otpadom u Crnoj Gori za period 2015-2020. godina

## B.5.2 UTICAJ CRNOGORSKE PLAVE EKONOMIJE/POMORSKOG SEKTORA NA CRNOGORSKU EKONOMIJU

Plava ekonomija predstavlja održivu upotrebu pomorskih resursa za ekonomski rast, poboljšanje životnih resursa i radnih mjesta, te očuvanje pomorskog ekosistema.<sup>54</sup> Plavi rast podrazumijeva dugoročnu strategiju za podršku održivom razvoju u morskom i pomorskom sektoru u cjelini. Mora i okeani su pokretači ekonomije i imaju veliki potencijal za inovacije i razvoj. Razvoj plave ekonomije obuhvata sektore kao što su: akvakultura, primorski turizam, morska biotehnologija, okeanska energija, kopanje morskog dna.

Ovako definisana oblast plave ekonomije ne predstavlja jedinstven sektor već kombinaciju više djelatnosti u okviru različitih sektora djelatnosti. Najveći dio ove oblasti obuhvata pomorski sektor koji se statistički prikazuje kroz sektor saobraćaja i skladištenja, u skladu sa klasifikacijom djelatnosti 2010 (KD 2010). Međutim, ovaj sektor obuhvata i druge vidove djelatnosti povezane sa drumskim i željezničkim saobraćajem.

### B.5.2.1 Statistički podaci u postojećem okviru za sektor H Saobraćaj i skladištenje

Prema podacima Uprave za statistiku, sektor saobraćaja i skladištenja je u 2018. godini činio 4,2% ukupnog društvenog proizvoda Crne Gore. Ukupna vrijednost bruto dodate vrijednosti ovog sektora bilježi konstantan rast, međutim sporije u odnosu na ukupan rast crnogorske ekonomije što je na kraju rezultiralo nižim učešćem u poređenju sa 2009. godinom, kada je ovaj sektor činio 4,5% BDP-a. Prema administrativnim podacima, sektor saobraćaja i skladištenja u 2018. godini je u prosjeku zapošljavao 11.530 lica, odnosno 6,1% od ukupnog broja zaposlenih, što predstavlja i najveći broj zaposlenih u proteklih deset godina.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>BDV (u mil. EUR)</b>	134.487	144.221	151.056	130.650	126.511	124.383	133.973	158.330	175.662	194.450
<b>Učešće u BDP (%)</b>	4,5	4,6	4,6	4,1	3,8	3,6	3,7	4,0	4,1	4,2
<b>Zaposleni</b>	-	9.315	9.188	9.384	9.935	9.789	9.970	10.405	10.795	11.530
<b>Učešće u ukupnom br. zap. (%)</b>	-	5,8	5,6	5,6	5,8	5,6	5,7	5,8	5,9	6,1

Tabela br. 9: Bruto dodata vrijednost i zaposlenost u sektoru saobraćaja i skladištenja

Izvor: MONSTAT

### B.5.2.2 Procjene doprinosa plave ekonomije/pomorskog sektora

Imajući u vidu da „plava ekonomija” ne postoji kao sektor koji se prati u okviru zvanične statistike, već predstavlja kombinaciju više djelatnosti iz različitih sektora, za potrebe procjene korišćeni su podaci na najnižem nivou tj. grupama (označeni četvorocifrenim brojem) u skladu sa KD 2010. Dodatno, imajući u vidu da pojedine djelatnosti nužno ne moraju biti povezane sa „plavom ekonomijom” podaci su korišćeni za poslovne subjekte čije je sjedište u nekoj od primorskih opština, nastojeći postići najpouzdaniju procjenu u datom trenutku uz određena ograničenja.

U oblasti plave ekonomije identifikovano je 19 djelatnosti, i to: morski ribolov, morska akvakultura, vađenje sirove nafte, vađenje prirodnog gasa, uslužne djelatnosti u vezi sa vađenjem nafte i prirodnog gasa, prerada i konzervisanje ribe, ljuskara i mekušaca, izgradnja brodova i plovni objekata, izgradnja čamaca za sport i razonodu, popravka i održavanje brodova i čamaca, proizvodnja gasa, pomorski i priobalni prevoz putnika, pomorski i priobalni prevoz tereta, prevoz putnika unutrašnjim plovničkim putevima, prevoz tereta unutrašnjim plovničkim putevima, skladištenje, uslužne djelatnosti u vodenom saobraćaju, manipulacija teretom, istraživanje i eksperimentalni razvoj u biotehnologiji, iznajmljivanje i lizing opreme za vodeni transport.

Prema prikupljenim podacima, u 2018. godini je bilo registrovano 488 aktivnih poslovnih subjekata u oblasti plave ekonomije. Rastući broj poslovnih subjekata ukazuje na sve veće interesovanje u ovoj oblasti. Nasuprot tome, prema procjenama, oblast plave ekonomije je činila 0,6% bruto društvenog proizvoda Crne Gore, što predstavlja najniži nivo u poslednjih pet godina ukazujući na probleme u ovoj oblasti. Dodatno, prosječan broj zaposlenih je iznosio 1502 lica ili 0,8% zaposlenih na nivou Crne Gore. Pomenuti trendovi su rezultat poslovanja većih firmi u ovoj oblasti.

<sup>54</sup> <https://www.worldbank.org/en/search?q=blue+economy>

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Poslovni subjekti<sup>55</sup></b>	336	379	390	417	488
- <b>Pravna lica</b>	229	255	270	287	329
- <b>Preduzetnici</b>	107	124	120	130	159
<b>BDV (u mil. EUR)<sup>56</sup></b>	29,5	27,9	26,8	30,2	27,2
<b>Učešće u BDP (%)</b>	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6
<b>Prosječan br. zaposlenih<sup>57</sup></b>	1.971	1.778	1.592	1.481	1.582
<b>Učešće u ukupnom br. zap. (%)</b>	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8

Tabela br. 10: Ekonomski doprinos plave ekonomije

Izvor: Procjene autora

U robnoj razmjeni sa inostranstvom, koja obuhvata trgovinu plovila i plovnih objekata, evidentna je uvozna zavisnost. Ukupna vrijednost uvezene robe u 2018. godini je iznosila 3,5 milona eura, dok je izvoz roba iznosio 1,8 milona eura. Jedino odstupanje je zabilježeno 2017. godine kada je ostvaren suficit u razmjeni roba sa inostranstvom u vrijednosti 10,4 miliona eura, kao posljedica prodaje dokova Brodogradilišta Bijela. U strukturi uvoza najviše je zastupljena trgovina jahti i ostalih plovila za sport i razonodu.

Na računu usluga u pomorskom transportu prisutan je suficit. U 2018. godini suficit po osnovu pomenutih usluga je iznosio 40,5 miliona. Zabilježeni suficit je rezultat prije svega pozitivnog salda usluga u kategoriji ostali pomorski transport koji ima najveće učešće u razmjeni usluga pomorskog transporta, dok je na računima putničkog i teretnog pomorskog transporta zabilježen deficit. Ukupni prihodi od usluga pomorskog transporta su iznosili su 60,1 milion eura, dok su rashodi iznosili 19,6 miliona eura. U ukupnim prihodima pomorskog transporta ostali transport čini 88,4%, prihoda, teretni transport 11,5%, dok su prihodi po osnovu putničkog transporta zanemarljivi svega 0,1%. Na drugoj strani, u strukturi rashoda pomorskog transporta najveće učešće imaju ostali transport 52,8% i teretni transport 46,1%, dok su rashodi po osnovu putničkog transporta iznose 1,1%.

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Uvoz roba, u hilj. eur</b>	1.993,1	3.303,3	13.276,9	3.316,0	3.530,6
<b>Izvoz roba, u hilj. eur</b>	657,1	500,4	432,5	13.782,5	1.817,6
<b>Spoljnotrgovinski bilans, u hilj. eur</b>	-1.336,0	-2.802,9	-12.844,4	10.466,5	-1.713,0
<b>Priliv usluge, u hilj. eur</b>	52.797,1	64.951,4	51.973,1	57.576,1	60.152,9
<b>Odliv usluge, u hilj. eur</b>	13.101,7	15.966,7	13.237,7	15.341,8	19.623,2
<b>Saldo usluge, u hilj. eur</b>	39.695,4	48.984,7	38.735,4	42.234,3	40.529,7

Tabela br. 11: Spoljnotrgovinska razmjena roba i usluga pomorskog transporta

Izvor: Monstat i CBCG

<sup>55</sup> Registraciono aktivna pravna i fizička lica iz Centralnog registra obveznika i osiguranika (CROO), Poreska uprava

<sup>56</sup> Procjena autora bazirana na prihodnom pristupu na osnovu dostupnih finansijskih izvještaja

<sup>57</sup> Prosječan broj zaposlenih tokom posmatrane godine - na osnovu JPR obrazaca, Poreska uprava

## DIO C: SPOLJNO OKRUŽENJE - TRENDVI I KONKURENCIJA

## C.1. Analiza spoljnog okruženja

## C.1.1 Pregled uposlenosti odabranih luka jadransko-jonske regije i njihova povezanost sa transportnim koridorima

U cilju sveobuhvatne analize spoljnog okruženja, u nastavku je analizirana uposlenost odabranih luka jadransko-jonske regije i njihova infrastrukturna povezanost sa ostalim državama EU ili van nje. U tu svrhu korišćena je baza podataka European Sea Ports Organisation - ESPO 2018 i to kako bi se prikazao potencijal i uposlenost glavnih luka jadransko-jonske regije (promet tečnih, suvih rasutih tereta, Ro-Ro tereta, generalnih tereta i kontejnera).

Država	Luka	Promet tečnog tereta u odabranim lukama u Evropi (1000 tona)				Promet suvog tereta u odabranim lukama u Evropi (1000 tona)				RO-RO promet za odabrane luke u Evropi				Promet generalnog tereta u odabranim lukama u Evropi				Promet kontejnera za odabrane luke u Evropi (u TEU)				
		2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	
Hrvatska	Bakar	1,966	2,010	2,208	2,251	1,156	1,143	427	669													
	Omisalj	3,394	4,665	6,689	7,980																	
	Ploče	282	459	554	811	1,747	1,697	1,627	1,886					372	308	267	239					
Italija	Split	407	408	342	437	1,475	1,602	1,263	1,537	480	325	389	115									
	Barleta	328	384	442	566	515	697	502	577					163	57	40	157					
	Brindizi	2,992	1,787	1,826	2,070	3,734	4,912	3,158	3,854	719	2,862	3,028	2,604	702	499	576	414					
	Falconara Marittima	4,894	5,045	5,444	4,944																	
	Gioia Tauro	651	970	911	972					146	116	25	100	389	0	72	141					
	Ortona	777	614	449	287	245	446	551	619					109	112	127	69					
	Ravenna	4,992	5,417	5,712	6,907	9,179	11,748	13,881	15,692	2,284	1,691	3,395	2,807	5,635	4,304	1,950	1,097	222,548	244,813	221,878	234,177	
	Taranto	4,145	4,152	4,056	4,504	10,787	10,023	11,992	12,227	3,740	3,364	3,989	3,280	3,455	1,355	946	137					
	Trst	33,669	34,532	37,892	42,090	699	582	905	2,437	5,628	4,887	4,109	1,815	1,853	2,940	1,852	2,817	506,007	501,268	579,084	652,735	
	Venecija	6,367	8,691	7,698	8,142	6,788	8,619	8,555	9,502	1,059	1,006	1,496	1,380	2,400	1,974	3,029	1,300	456,068	560,301	393,703	508,486	
Slovenija	Barì					1,921	2,215	2,110	1,778	1,374	1,612	1,790	2,192	78	23	25	57					
	Ankona					637	502	423	602	1,993	2,188	2,237	2,336	49	279	135	213					
	Kopar	3,009	3,287	3,416	3,833	6,582	7,080	7,295	7,345	789	915	1,159	1,155	1,621	1,431	1,583	1,490					
Grčka	Solun	5,742	7,481	6,729	7,445	4,279	3,712	2,909	3,112					662	419	518	573	349,990	351,407	598,206	650,024	
	Igoumenitsa					96	75	89	77	2,641	2,877	3,008	3,082									

Tabela br. 12: Promet tereta u odabranim lukama jadransko-jonske regije

Izvor: Obradeni podaci istraživačkog tima (baza podataka European Sea Ports Organisation - ESPO 2018)

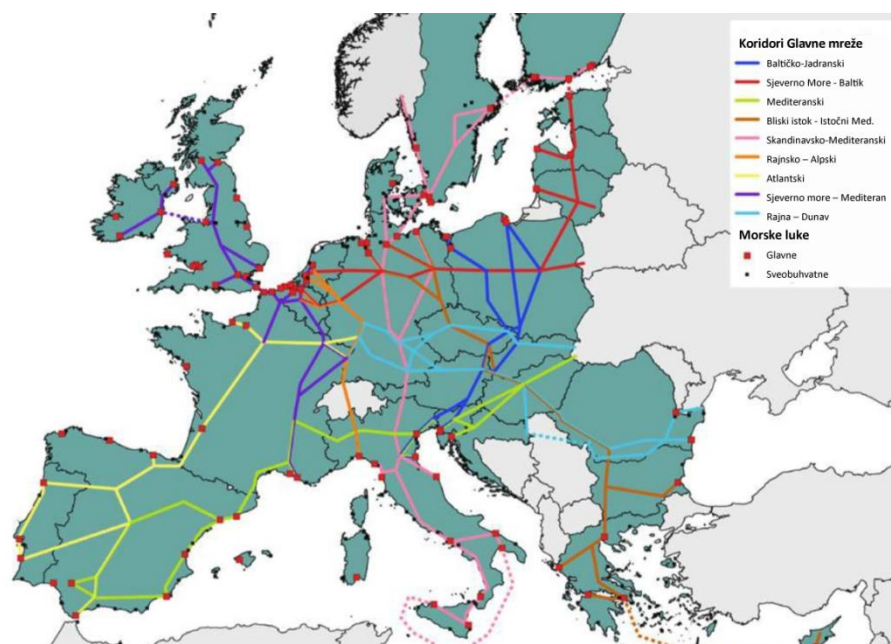
Polazeći od činjenice da konkurentnost jedne luke u velikoj mjeri zavisi od njene povezanosti s transportnim koridorima, odnosno zaleđem, istraživački tim u nastavku prikazuje dugoročnu strategiju EU u pogledu povezanosti između jugoistočnog i sjevernog dijela evropskog kontinenta. Ovaj dio analize zasnovan je na "Detaljnoj analizi luka i brodarskih aktivnosti" koja čini sastavni dio "Detaljnog plana implementacije EU za Plave autoputeve"<sup>58</sup> i na Strategiji razvoja saobraćaja 2020-2035.

U junu 2019. godine, Vlada Crne Gore je na predlog Ministarstva saobraćaja i pomorstva usvojila Strategiju razvoja saobraćaja 2019-2035. godina, sa Akcionim planom 2019-2020. godina. Predmetna Strategija, pored ostalog, imala je za cilj da stratešku dokumentaciju u sektoru saobraćaja prilagodi EU politikama, a posebno TEN-T smjernicama i standardima. Jedan od prioriteta Strategije razvoja saobraćaja odnosi se upravo na bolju povezanost luke Bar koja će doprinijeti povećanju tokova tereta i poboljšati konkurentnost ove luke.

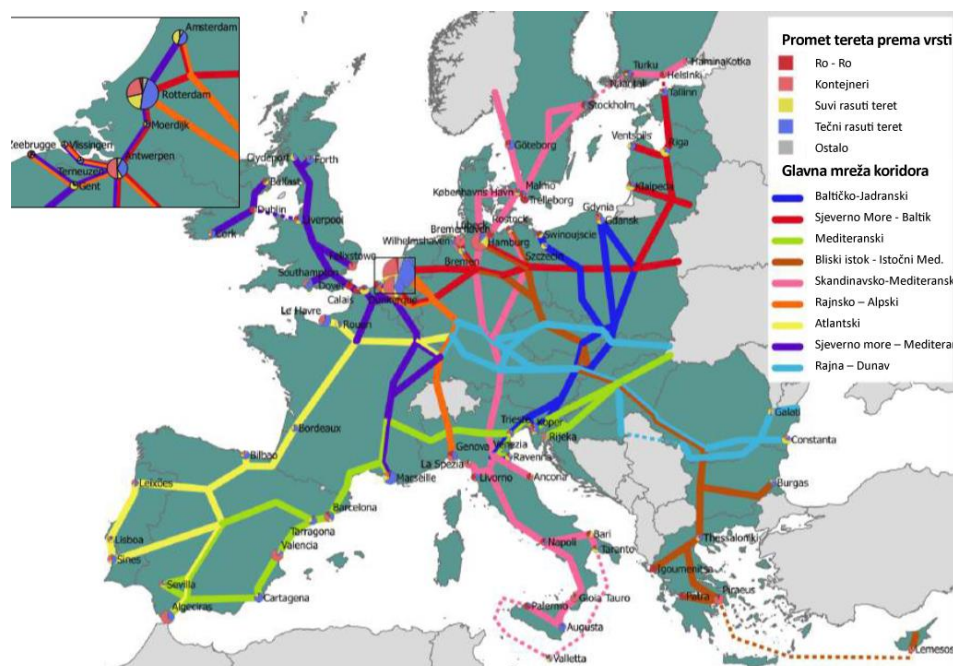
Nova Glavna TEN-T mreža puteva, željeznica, aerodroma i luka sa vremenskim horizontom do 2030. godine, zasniva se na devet glavnih osa: dva koridora sjever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalna koridora. To su: Baltičko-Jadranski, Sjeverno more – Baltik, Mediteranski, Bliski istok – Istočni Mediteran, Skandinavsko-Mediterranski, Rajnsko – Alpski, Atlantski, Sjeverno more – Mediteran i Rajna – Dunav (Slika br. 29.). Svaki od njih mora uključivati tri vida saobraćaja, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prelaza.

<sup>58</sup> Move/B1/2015-2018 Study on the TEN-t motorways of the sea horizontal priority of the European Commission directorate general for mobility and transport directorate B - European mobility network, April 2018





Slika br. 32: TEN-T koridori Glavne mreže i njihova povezanost sa evropskim lukama (ISL, Eurostat 2018)



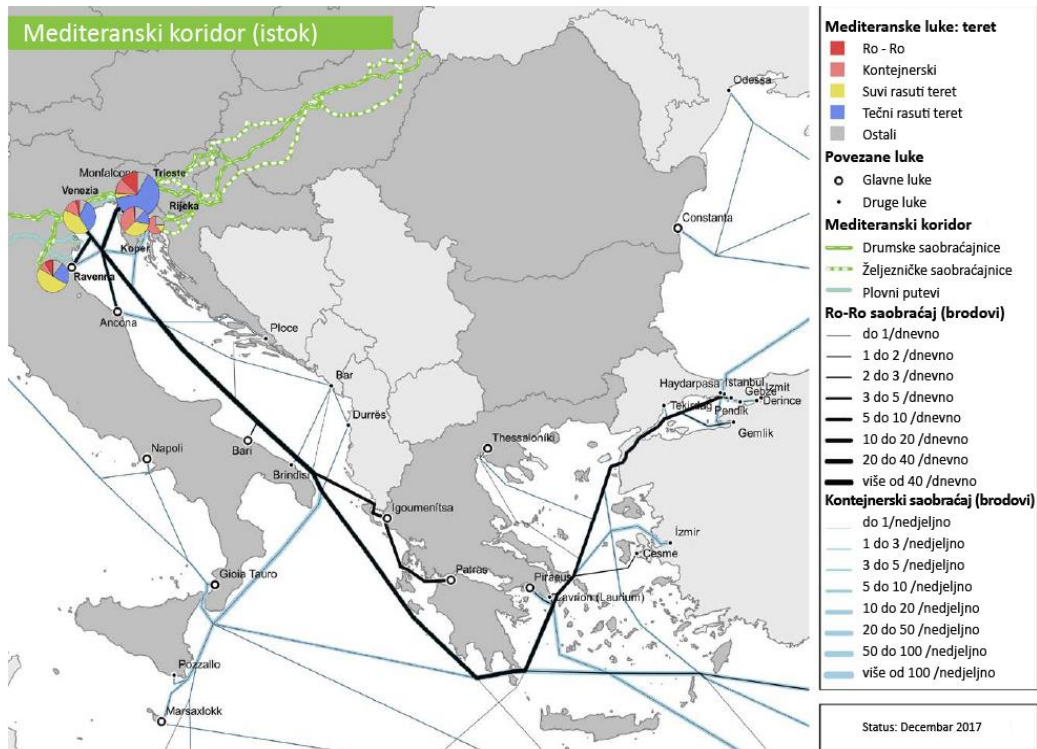
Slika br. 33: Prikaz tokova tereta po vrsti preko Glavne transevropske transportne mreže i evropskih luka (ISL, 2016)

Sveobuhvatna TEN-T mreža predstavlja proširenu TEN-T mrežu koja uključuje svu postojeću i planiranu infrastrukturu koja udovoljava postavljenim zahtjevima, a treba biti uspostavljena najkasnije do 31. decembra 2050. godine.

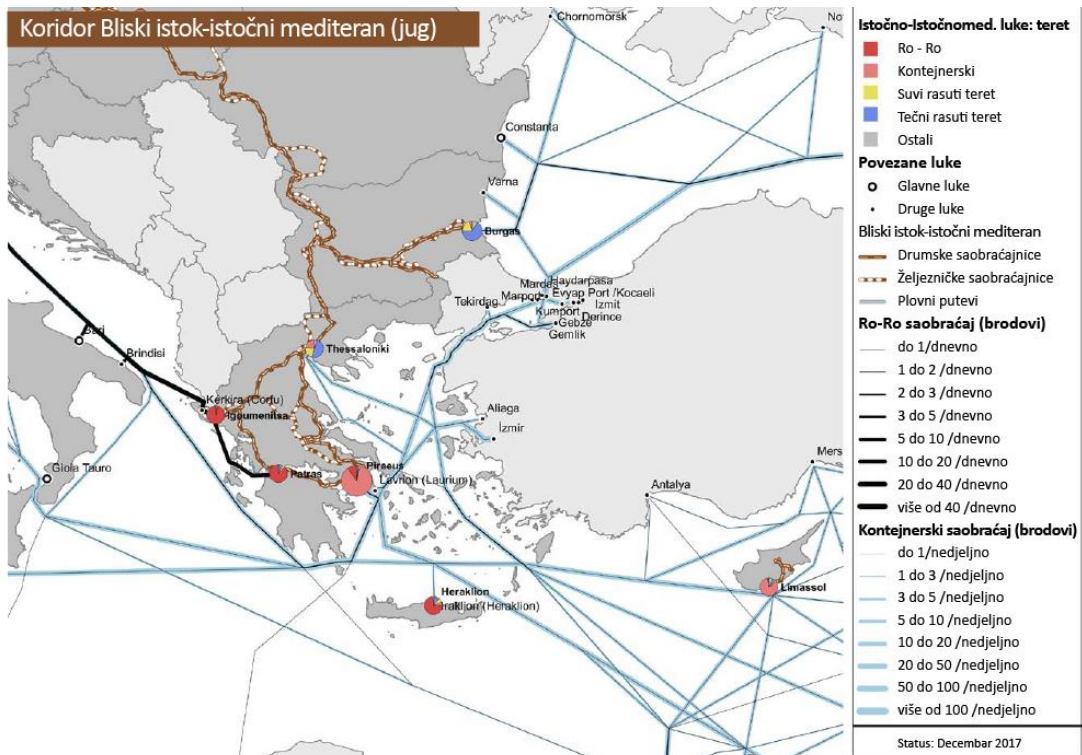
Pri definisanju Glavne saobraćajne mreže, zemlje Zapadnog Balkana su se rukovodile smjernicama i predočenom metodologijom uspostavljanja Glavne mreže na teritoriji EU (Glavna Transevropska saobraćajna mreža TEN-T), kao i zahtijevanim tehničkim standardima, a principi su podrazumijevali povezivanje prijestonica EU, glavnih privrednih centara i većih luka, sa vremenskim horizontom do 2030. godine.

Glavna saobraćajna mreža u regionu Zapadnog Balkana je sada obuhvaćena indikativnim produženjem tri ključna transevropska transportna koridora na region Zapadnog Balkana, i to:

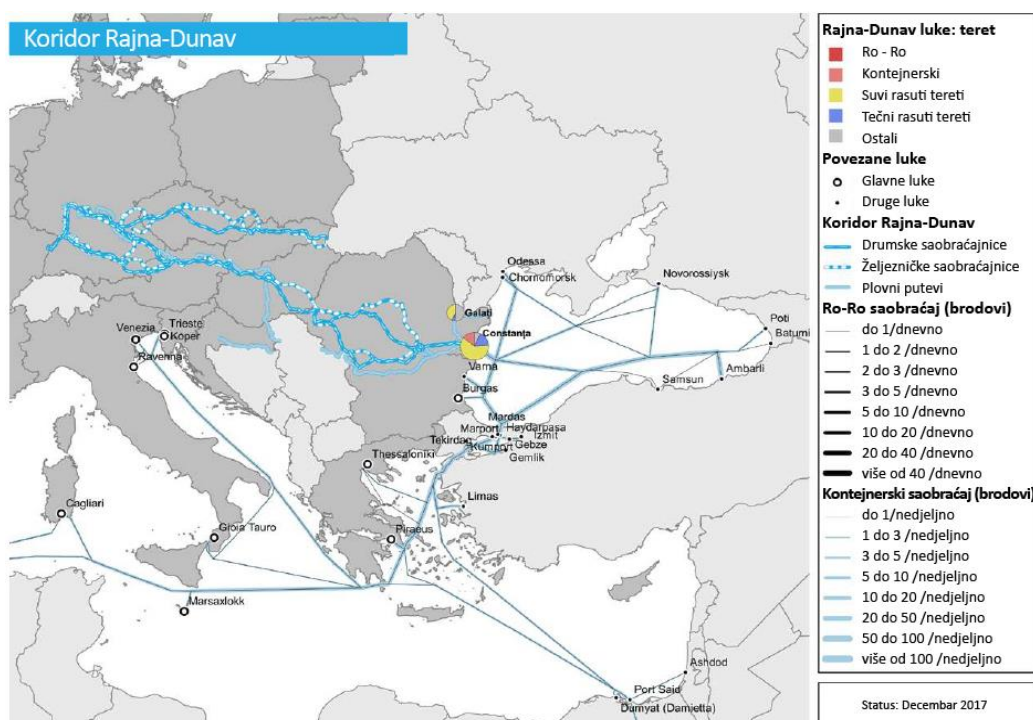
- Mediteranski,
- Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran, i
- Rajna-Dunav koridor.



Slika br. 34: Mediteranski koridor (istok) i tokovi tereta po vrsti



Slika br. 35: Koridor Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran i tokovi tereta po vrsti



Slika br. 36: Rajna-Dunav koridor i tokovi tereta po vrsti

Indikativno proširenje Glavne i Sveobuhvatne TEN-T mreže na region Zapadnog Balkana, odnosno Indikativno proširenje za teritoriju Crne Gore obuhvata:

- Indikativno proširenje Glavne TEN-T mreže: SEETO putni pravac 4: autoput Bar-Boljare (granica sa Republikom Srbijom)/Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran koridor;
- SEETO putni pravac 1: Jadransko-jonski koridor (primorska varijanta, odnosno trasa brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja)/Mediteranski koridor, odnosno veza sa Republikom Hrvatskom i Republikom Albanijom;
- SEETO željeznički pravac 4: pruga Bar-Vrbnica (granica sa Republikom Srbijom)/ Orijent (Bliski istok)-istočni Mediteran koridor;
- SEETO željeznički pravac 2: pruga Podgorica-Tirana (veza sa Republikom Albanijom)/ Mediteranski koridor i luka Bar i aerodrom Podgorica.
- Indikativno proširenje Sveobuhvatne TEN-T mreže: SEETO putni pravac 4: autoput Bar Boljare (granica sa Republikom Srbijom);
- SEETO putni pravac 1: Jadransko-jonski koridor (primorska varijanta, odnosno trasa brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja), odnosno veza sa Republikom Hrvatskom i Republikom Albanijom;
- SEETO putni pravac 2b: magistralni put Podgorica-Šćepan polje (granica sa BiH do Sarajeva);
- SEETO putni pravac 6: novi put Kolašin-granica sa Republikom Kosovo (preko Peći do Prištine);
- SEETO željeznički pravac 4: pruga Bar-Vrbnica (granica sa Republikom Sbijom);
- SEETO željeznički pravac 2: pruga Podgorica-Tirana (veza sa Republikom Albanijom).





Slika br. 37: Indikativno proširenje ka susjednim zemljama - sveobuhvatna mreža

Definisano indikativno proširenje Glavne i Sveobuhvatne mreže na najbolji način povezuju Crnu Goru sa susjednim zemljama, koje predstavljaju i njene najznačajnije trgovinske partnere. Koridori Glavne mreže, i to autoput Bar-Boljare i željeznička pruga Bar-Vrbnica, povezuju Crnu Goru sa Srbijom, jadransko-jonski koridor sa Hrvatskom i Albanijom i dijelom BiH, a željeznička pruga Podgorica-Tirana sa Albanijom. Rute na Sveobuhvatnoj mreži Podgorica-Šćepan Polje i Kolašin-granica sa Kosovom, povezuju Crnu Goru sa Bosnom i Hercegovinom i Kosovom.

Realizacija jadransko-jonskog koridora, takođe ima izuzetan značaj jer će prolaziti kroz određeni broj država EU i regiona i povezaće Crnu Goru sa srednjom i zapadnom Evropom, ali i omogućiti snažniji razvoj luka u nekoliko država. Ovaj koridor treba da doprinese znatno većoj integrisanosti crnogorskog prostora, te povezivanju u regionalnu i evropsku mrežu puteva.

Koridor autoputa Bar-Boljare predstavlja osnovnu vezu na pravcu sjever-jug, te omogućava odgovarajuće veze prema Srbiji, Bosni i Hercegovini i Albaniji preko sistema postojećih mreža puteva. Veza Bara sa TEN-T koridorom X (koji prolazi kroz Republiku Srbiju), odnosno autoput Bar-Beograd, ne samo da je strateška orijentacija Crne Gore zbog povezivanja sa Centralnom Evropom, već je i pravac koji ima poseban značaj za luku Bar i ukupan ekonomski razvoj Crne Gore. Izgradnja nove i rehabilitacija i modernizacija postojeće putne i željezničke infrastrukture koja luku povezuje sa zaleđem, osnovni su preduslov za razvoj i valorizaciju potencijala luke Bar. Jedino na ovaj način, luka Bar može značajnije unaprijediti poslovanje i postati konkurentna u odnosu na druge luke u jadransko-jonskoj regiji. Stoga, u cilju jačanja tržišnog položaja luke Bar, neophodno je nastaviti sa realizacijom najznačajnijih infrastrukturnih projekata, ali i inicirati realizaciju novih projekata što će u konačnom stvoriti preduslove za maksimalnu iskorišćenost potencijala luke Bar, a samim tim i za razvoj pomorske privrede.

Naravno, razvoj luke Bar uslovljen je ispunjenjem čitavog niza drugih faktora povezanih sa intenzitetom privrednih aktivnosti u Crnoj Gori i zemljama okruženja, obimom robne razmjene prekomorskim putem, nivoom koordinacije



subjekata transportnog sistema i postojanjem različitih administrativnih barijera, ali se može reći da je i više nego očigledno da tržišna pozicija luke Bar u najvećoj mjeri zavisi upravo od njene povezanosti sa logističkim centrima regiona. U tom smislu, može se reći da je dobra povezanost konkurentskih luka koja je vidljiva prije svega u regionu sjevernog Jadrana, njihova najveća komparativna prednost koju će luka Bar steći izgradnjom i modernizacijom putne i željezničke infrastrukture.

Jednako važna grupa pretpostavki da luka Bar dostigne projektovane kapacitete odnosi se na unaprjeđenje postojećeg stanja i razvoj lučke infrastrukture i suprastrukture, unaprjeđenje tehničke opremljenosti luke, poboljšanja informacionog sistema, optimizaciju sistema zaštite i zdravlja na radu, zaštite životne sredine, valorizacija potencijala Slobodne zone Luka Bar i dr.

Može se sa sigurnošću tvrditi da ograničena povezanost utiče na razvoj luka, ekonomski razvoj i ekonomsku integraciju. Niženavedeni projekti zasigurno doprinose povezanosti, ali je većina njih u ranoj početnoj fazi, što ukazuje na eventualno postojanje rizika da trenutno stanje i planirani razvoj navedenog područja neće biti kompatibilni.

Šifra projekta	Država	Naziv projekta	Status projekta
PRJ-MNE-TRA-001	Crna Gora	Cjelokupna mreža (put R2b): Rekonstrukcija Šćepan Polja (granica BiH) - magistralni put Plužine - (granica sa BiH do Sarajeva)	Priprema
PRJ-MNE-TRA-003	Crna Gora	Mediterranski koridor: Crna Gora - Hrvatska - Albanija R1 drumska povezanost, obilaznica Budva	Priprema
PRJ-MNE-TRA-004	Crna Gora	Koridor Orijent / Istok-Med: Crna Gora - Srbija R4 željeznička veza, Bar - dionica Vrbnica	Implementacija
PRJ-MNE-TRA-005	Crna Gora	Izgradnja autoputa Bar - Boljare, II faza: dionica Mateševo – Andrijevića	Priprema
PRJ-MNE-TRA-006	Crna Gora	Izgradnja autoputa Bar - Boljare, II faza: obilaznica Podgorica (Smokovac - Tološi - Farmaci)	Priprema
PRJ-MNE-TRA-011	Crna Gora	Koridor Orijent / Istok-Med (put R4): Izgradnja autoputa Bar – Boljare	Priprema
PRJ-MNE-TRA-023	Crna Gora	Mediterranski koridor: Željeznička veza Crne Gore - Albanija R2, Podgorica – Dio granica dvije države	Priprema
PRJ-MULTI-TRA-001	Albanija, Bosna i Hercegovina, Kosovo, Sjeverna Makedonija, Crna Gora, Srbija	Ažuriranje Regionalne studije transporta (REBIS)	Završen
PRJ-MULTI-TRA-002	Albanija Crna Gora	Mediterranski koridor (put R1, R2): Izgradnja Jadransko-jonskog autoputa u Albaniji i Crnoj Gori	Priprema
PRJ-MULTI-TRA-003	Albanija, Bosna i Hercegovina, Kosovo, Sjeverna Makedonija, Crna Gora, Srbija	Analiza razlika u regionalnim mrežama povezivanja	Implementacija

Tabela br. 13: Popis projekata koji doprinose boljoj povezanosti crnogorskih luka sa zaleđem

### C.1.2 Konkurencija na Sredozemnom moru

Sredozemno more pruža gotovo neograničene razvojne mogućnosti za države koje na njega izlaze kao i za države koje su sa ovim područjem povezane. U tom smislu, navodi se da se u Sredozemnom moru odvija gotovo 27% ukupnog globalnog linijskog prevoza kontejnera i 20% globalnog pomorskog saobraćaja.

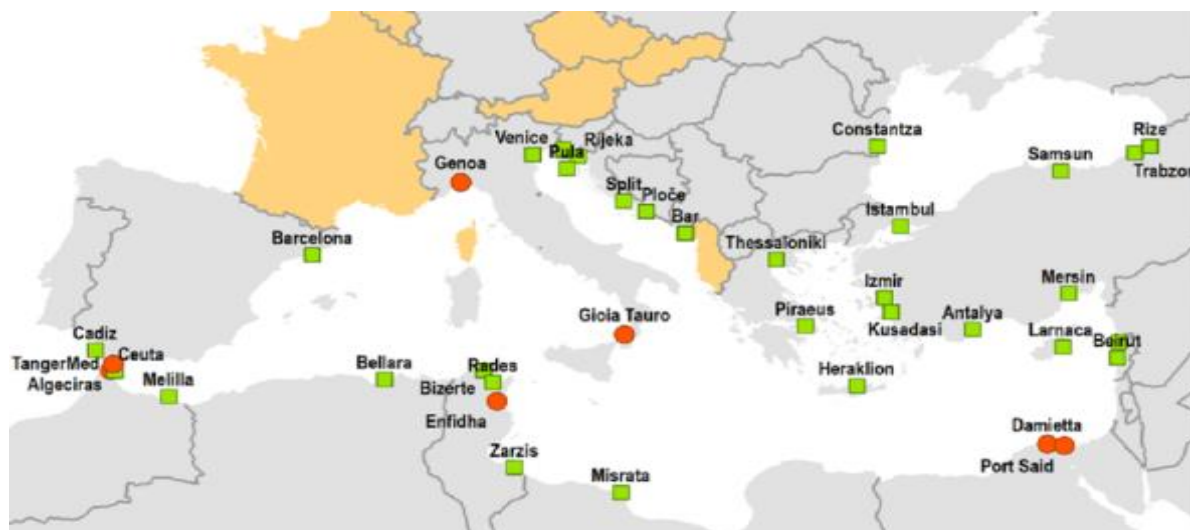
Osim toga ovo područje karakterišu značajne investicije u lučku infrastrukturu, skladišne kapacitete, logističke centre i druge prateće usluge u pomorskom saobraćaju. Kada je u pitanju pomorski prevoz kontejnera ističu se tri dominantna saveza. Jedan od najdominantnijih saveza u ovog regiji je svakako Ocean Alliance koga čine CMA-CGM, Cosco Shipping, OOCL i Evergreen. Ova četiri linijska prevoznika, odnosno brodarska društva podijelila su svoje kapacitete i na taj način obezbijedila veću frekvenciju plovidbe pokrivajući na taj način većinu plovnih puteva sa nešto više od 350 brodova ukupnog kapaciteta od 3,5 miliona TEU.

Ovaj savez, a posebno njegov član Cosco Shipping ima značajnu ulogu u regiji istočnog Mediterana i Jadrana kada je u pitanju prevoz kontejnera i upravljanje kontejnerskim terminalima. Ovdje se svakako ističe luka Pirej koja je ojačala svoj strateški položaj na globalnoj trgovinskoj karti upravo nakon što je Cosco Shipping preuzeo upravljanje pirejskim kontejnerskim terminalom (gatovi II i III) i pretvorio ovu grčku luku u čvorište na raskršću Azije, Evrope i Afrike. Ovo ne znači da ne postoji dovoljno prostora za ostale luke u jadranskoj regiji, imajući u vidu da se obim prometa roba konstantno uvećava. No i pored vidljivih potencijala, može se reći da Pirej, kao vodeća luka, koja konstantno modernizuje lučku infrastrukturu i suprastrukturu, limitira učešće na tržištu luka na jugozapadu Balkana (crnogorske i albanske), a prije svega usled neadekvatne lučke infrastrukture za prihvat većih kontejnerskih brodova i nedovoljne infrastrukturne povezanosti ovih luka sa centralno-evropskim tržištem. Ovdje je nužno istaći da je Republika Albanija na vrijeme prepoznala potrebu za unaprijeđenjem lučke infrastrukture i bolje povezanosti sa zaleđem, što je rezultiralo jačanjem konkurentnosti albanske luke Drač koja se manifestovala povećanjem obima prevoza putnika i pretovara tereta.

Komplementarna uloga luka zapadnog Balkana mogla bi da bude razvoj slobodnih zona unutar postojećih luka u cilju privlačenja direktnih stranih investicija što je Crna Gora uradila još 2005. godine.

Osnivanje slobodnih zona ima za cilj podsticanje proizvodnih i prerađivačkih djelatnosti čime se povećava izvoz, umanjuje nezaposlenost i u krajnjem podstiče ekonomski razvoj. U okviru lučkih područja i u savremenom okruženju slobodne zone posluju kao transportna, logistička i trgovačka platforma koristeći svoj geografski položaj, povlašćeni carinski tretman robe, odgovarajuću poresku politiku i pojednostavljene administrativne procedure kao komparativnu prednost.

Na niže prikazanom grafikonu, zelene tačke predstavljaju dalji potencijal konstituisanja takozvanih slobodnih luka mediteranskog područja, dok crvene tačke predstavljaju luke čvorišta u istom području.



Slika br. 38: Potencijal konstituisanja slobodnih zona na Mediteranu

Liberalizacijom međunarodne trgovine izvozno proizvodne zone (Export processing zones - EPZ), kao jedna vrsta slobodne zone, postale su ključni faktor produbljivanja globalnog lanca vrijednosti (GVC) i generator privrednih aktivnosti koje doprinose ekonomskom rastu. Brojni su primjeri zemalja koje su implementacijom ovog instrumenta ekonomske politike postigle zavidan rast svoje ekonomije.

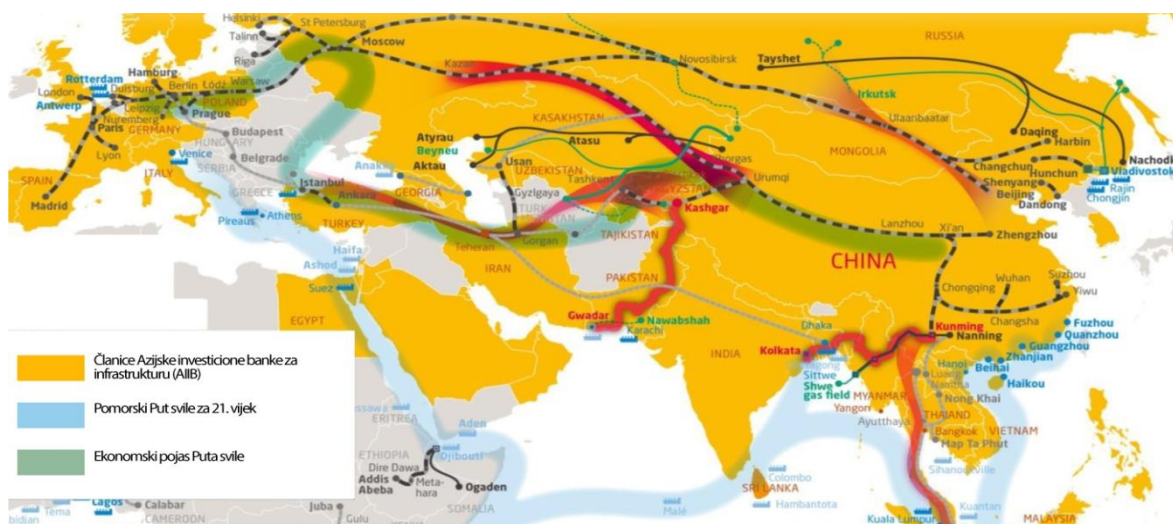
Gotovo cjelokupno područje luke Bar, izuzimajući Gat V (Putnički terminal) i dio Gata III, nalazi se u režimu Slobodne zone. Status korisnika Slobodne zone se stiče zaključivanjem ugovora o obavljanju djelatnosti u Slobodnoj zoni sa „Luka Bar” AD, kao ovlaštenim operatorom Zone, shodno Zakonu o slobodnim zonama i internoj regulativi Zone (Opštim pravilima poslovanja u Slobodnoj zoni). Međutim, može se reći da potencijali Slobodne zone luke Bar još uvijek nisu adekvatno iskorišćeni zbog brojnih prisutnih ograničenja: od 2010. pa do oktobra 2018. godine ( do stupanja na snagu Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore), područje

Slobodne zone nije bilo pokriveno prostorno-planskom dokumentacijom, dok su na području planiranom za razvoj Slobodne zone aktivni brojni postupci restitucije. Važno je, takođe, navesti i izostanak realnih podsticaja za korisnike Slobodne zone. U tom smislu, ovaj strateški dokument Slobodnu zonu luke Bar prepoznaje kao neiskorišćeni razvojni potencijal koji se može valorizovati razvojem proizvodnih i trgovačkih djelatnosti koje mogu doprinijeti povećanju obima pretovara, sa svim izvedenim pozitivnim efektima na poslovanje društva “Luka Bar” AD i crnogorsku ekonomiju u cjelosti. Ovdje se navodi da je, prema podacima iz aprila 2019. godine, “Luka Bar” AD, kao operator Slobodne zone, imala ukupno 65 aktivnih ugovora o obavljanju djelatnosti u Slobodnoj zoni koji se pretežno odnose na pretovar, skladištenje i kupoprodaju robe.

### C.1.3 Učinci konkurencije na globalnom nivou - Mogućnosti i rizici inicijative OBOR (Inicijativa "Jedan pojas, jedan put")

Inicijativa “Jedan pojas, jedan put” ili “Pojas i put” (“One Belt, One Road” – OBOR) koju je 2013. pokrenuo predsjednik NR Kine Xi Jinping, postala je jedina međunarodna inicijativa sa globalnim horizontom, usmjerena na izgradnju trgovinske i infrastrukturne mreže koja ima za cilj povezivanje Azije sa Evropom i Afrikom. U svojoj ranoj fazi ova inicijativa imala je za cilj da ojača kineske veze sa centralnom Azijom i Evropom kroz razvoj infrastrukture, prije svega razvoj željeznica. Za manje od četiri godine Inicijativa je dobila mnogo širu dimenziju koja obuhvata većinu zemalja evroazijskog kontinenta i sve privredne sektore, od trgovine do finansiranja, što dokazuju novoformljene finansijske institucije poput Azijske investicione banke za infrastrukturu (AIIB) i Fonda puta svile.

Sljedeći grafikoni pokazuju važnu ulogu područja u lancu vrijednosti prema ovom projektu, kako na kopnu tako i na moru.

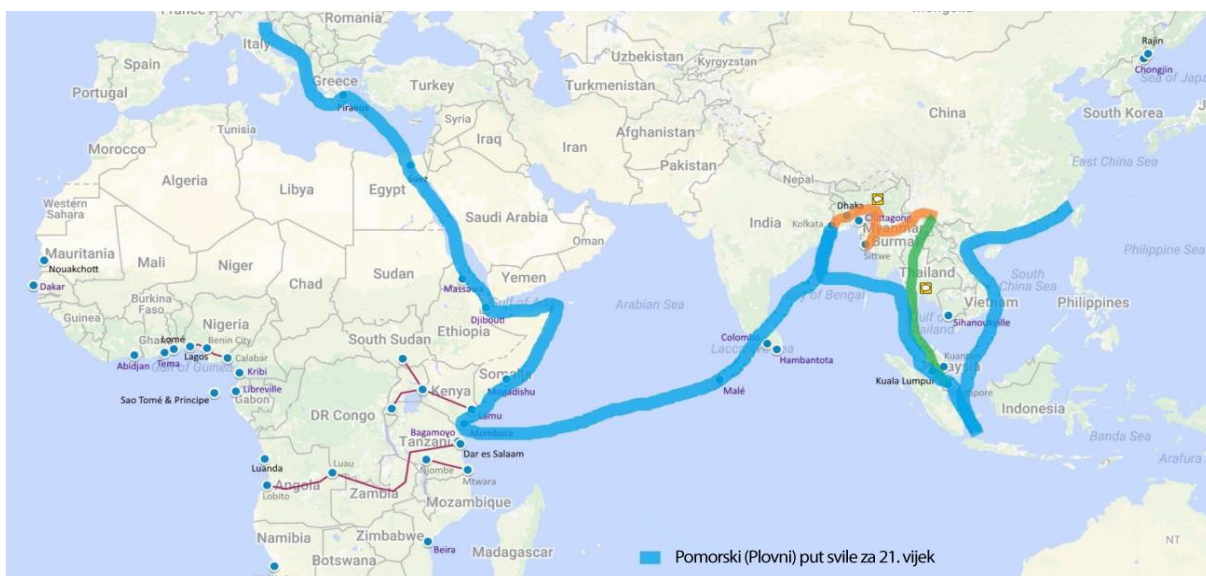


Slika br. 39: Infrastrukturni projekti u okviru inicijative “OBOR” – izvor Merics, 2017

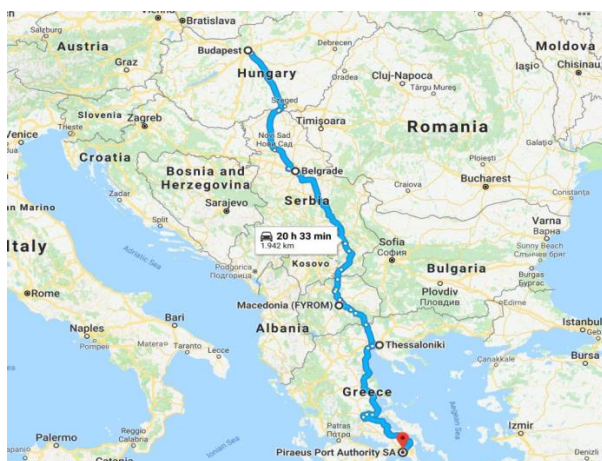




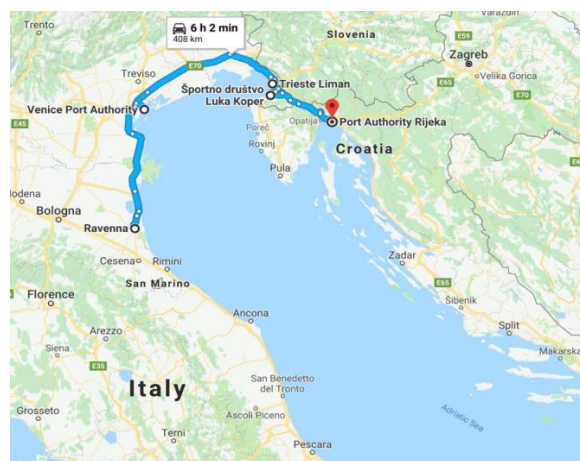
Slika br. 40: Ekonomski pojas Puta svile



Slika br. 41: Plovni putevi svile



Slika br. 42: Express Land-Sea Express Route, željeznička mreža koja luku Pirej povezuje sa Zapadnim Balkanom i centralnom Evropom



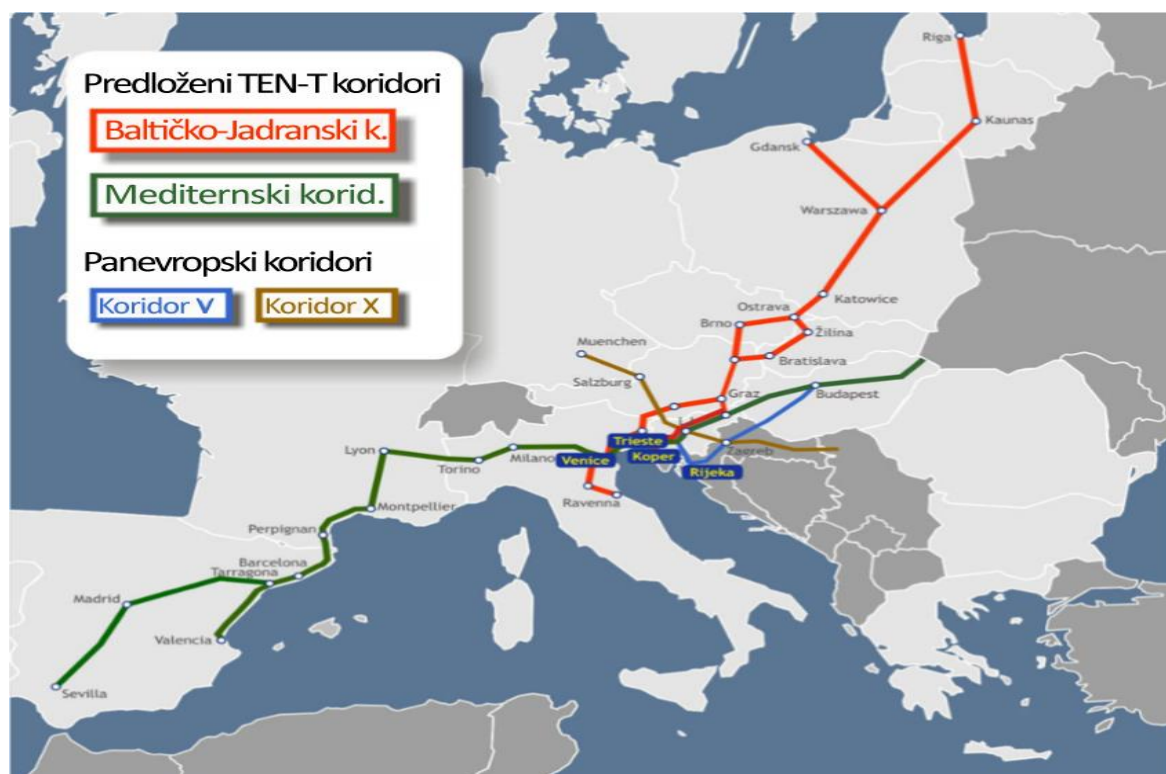
Slika br. 43: Autoput koji povezuje luke sjevernog Jadrana

Razvoj novih veza između Azije i Evrope omogućit će azijskim proizvodima da brže i uz niže troškove stignu do Evrope, a to će pružiti azijskim proizvođačima prednost u odnosu na njihove evropske konkurente. Istovremeno, u nekim specifičnim industrijama niži troškovi prevoza mogu pomoći mnogim evropskim učesnicima da povećaju svoj tržišni udio na azijskim tržištima.

#### C.1.4 Uloga Udruženja luka sjevernog Jadrana – NAPA (North Adriatic Ports Association)

NAPA je udruženje luka sjevernog Jadrana kojeg čine luke Koper, Rijeka, Trst, Venecija i Ravena. Cilj ovog udruženja je promocija luka sjevernog Jadrana kao najbliže evropske tačke za iskrcaj tereta koji se sa dalekog istoka brodovima doprema u Evropu. Iako se NAPA danas ne suočava sa velikom konkurencijom od strane luke Pirej, situacija bi se mogla drastično promijeniti ukoliko bi luka Pirej u potpunosti bila povezana brzom prugom sa Budimpeštom. U tom smislu, luke Venecija i Trst uveliko razvijaju nove poslovne strategije kako bi dugoročno postigle zavidnu tržišnu poziciju. Luka Venecija ulaže u lučku infrastrukturu kako bi bila u mogućnosti da prihvati "mega" kontejnerske brodove kapaciteta 18.000 TEU. Sa druge strane, luka Trst ulaže u nove prihvatne kapacitete kontejnerskih brodova. Plan je da se ova luka poveže sa ostatkom Evrope modernom željezničkom saobraćajnicom, čime bi ojačala svoju konkurentnost u odnosu na druge luke Mediterana. Zajednička strategija razvoja luka koje su članice ove asocijacije ima za cilj postizanje komparativnih prednosti u odnosu na luku Pirej i luke sjeverne Evrope i to unaprjeđenjem lučkih kapaciteta, boljom povezanošću i uvođenjem informacionih tehnologija.





Slika br. 44: Potencijali luka članica Udruženja luka sjevernog Jadrana – NAPA

### C.1.5 Kratak osvrt na konkurentne registre brodova

Državna pripadnost broda predstavlja mjerilo identifikacije i individualizacije broda, a ogleda se u pravnoj, stvarnoj i uzajamnoj vezi između broda i države ("genuine link"). Brodovi pripadaju državi čiju zastavu imaju obavezu i dužnost da viju. Istorijski gledano, na prvoj konferenciji Ujedinjenih nacija o pravu mora, održanoj 1958. u Ženevi, prihvaćeno je nekoliko konvencija o pravu mora, koje su ostavile otvoreno pitanje što se ima smatrati "bitnom/stvarnom vezom" ("genuine link") za sticanje državne pripadnosti broda. Po prirodi stvari, uslijedila je šarolikost tumačenja tog pojma, što je rezultiralo ekspanzijom upisa brodova pod zastavama pogodnosti, s minimalnom vezom broda i države zastave, u nekim zemljama samo sa imenovanjem "rezidentnog agenta", institut sličan našem "punomoćnik za primanje pismena". Nudeći upis brodova pod uslovima pogodnim za vlasnike brodova najčešće u vidu slabijeg nadzora kada je u pitanju upravljanje brodom, fleksibilnog regulatornog okvira i dr. ove države zastave su tokom 20. vijeka omogućile mnogim brodarima da postanu konkurentniji na međunarodnom pomorskom tržištu jer takva veza broda i države značajno umanjuje troškove brodarske djelatnosti. Nedorečenost koncepta stvarne veze u međunarodnom pomorskom pravu manifestovala se narušavanjem sigurnosti pomorske plovidbe, velikim brojem takozvanih tehnički podstandardnih brodova, velikim brojem pomorskih nesreća i nezgoda, zloupotrebom radno-pravnih odnosa pomoraca i dr.

Konvencija Ujedinjenih nacija o pravu mora iz 1982. godine nije definisala šta se ima smatrati "bitnom vezom/genuine link" broda i države zastave, a svaka država, koju obavezuje konvencija, dobila je pravo da propiše uslove za sticanje državne pripadnosti nacionalnim zakonodavstvom. S velikim ambicijama da se na međunarodnom nivou potpuno uredi upis brodova i druga pitanja u pogledu upravnih, tehničkih, ekonomskih i socijalnih pitanja 7. februara 1986. godine pripremljena je Konvencija Ujedinjenih Nacija o uslovima upisa brodova. Konvencija vjerovatno neće stupiti na snagu, bez obzira što je i ona davala slobodu državama za određivanje "bitne veze" između broda i države, ali je uvela i novi pojam "učvršćivanje stvarne veze/bitne veze" broda i države. Imajući u vidu naprijed navedeno, nije postojala bilo kakva pravna prepreka da države sa otvorenim upisnicima postanu zastave pogodnosti pružajući brodarima mogućnost da izbjegavaju obaveze koje bi imali u svojim domicilnim zemljama. Nedostaci sistema zastava pogodnosti u savremenom pomorstvu nastoje se otkloniti kontrolom države luke (Port state Control - Paris MoU, Tokyo MoU, USCG). U tom smislu, evropske zastave i saglasno evropskim propisima postaju konkurentne pružajući određene pogodnosti, uz prethodnu saglasnost Evropske komisije, a koje

se pogodnosti ne dovode u vezu sa tehnički podstandardnim brodovima, štiteći na taj način konkurentnost evropskog brodarstva i sprečavajući odliv tonaže u upisnike drugih pomorskih zemalja.

Ako država zastava sprovođenjem svoje pomorske politike nastoji da ojača poziciju svog registra u odnosu na druge registre, mora da istraži sve faktore koji jedan registar čine konkurentnim. U nastavku se analiziraju osnovni podaci odabranih registara za 2018. godinu koji su preuzeti iz baze podataka "Clarksons Research". Ova baza podataka predstavlja najpouzdaniji međunarodni izvor statističkih podataka, a niže se daje pregled obrađenih podataka o brodovima, bruto tonaži, prosječnoj starosti, brodarima, nosivosti brodova i dr. Sve države zastave koje se analiziraju u nastavku su na Bijeloj listi Paris MoU za 2018. godinu.

Zastava Kipra (3.u EU)			
Namjena broda:	Broj	Srednja prosječna tonaža (BT)	Srednja prosječna starost
Za prevoz suvih rasutih tereta	307	40.750	10
Za prevoz hemikalija	51	11.000	13
Za prevoz generalnih tereta	51	9.407	20
Za prevoz LNG/LPG	8	94.885	10
Za prevoz putnika	40	12.527	27
Za prevoz proizvoda od nafte	18	32.520	20
Tankeri	19	58.339	12
Linijski brodovi	325	15.705	13
Razno	118	4.513	18
Tegljač - remorker	38	352	19
MSV-PSV	42	5.013	8
Ukupno:	1.017		

Zastava Malte (1. u EU)			
Namjena broda:	Broj	Srednja prosječna tonaža (BT)	Srednja prosječna starost
Za prevoz suvih rasutih tereta	607	41.303	9
Za prevoz hemikalija	391	13.050	11
Za prevoz generalnih tereta	165	9.045	15
Za prevoz LNG/LPG	87	35.316	8
Za prevoz putnika	79	37.422	24
Za prevoz proizvoda od nafte	95	33.050	14
Tankeri	158	83.778	11
Linijski brodovi	474	38.364	12
Tegljač - remorker	70	381	13
MSV-PSV	18	6.672	10
Razno	68	12.188	19
Ukupno:	2.212		

Zastava Liberije (2. u svijetu)			
Namjena broda:	Broj	Srednja prosječna tonaža (BT)	Srednja prosječna starost
Za prevoz suvih rasutih tereta	1.053	46.483	8
Za prevoz hemikalija	322	21.013	11
Za prevoz generalnih tereta	70	15.498	14
Za prevoz LNG/LPG	140	29.644	12
Za prevoz putnika	5	14.034	29
Za prevoz proizvoda od nafte	190	37.762	12
Tankeri	328	85.760	12
Linijski brodovi	1.058	41.397	10
Razno	89	8.216	19
Tegljač - remorker	17	261	27
MSV-PSV	65	44.126	17
Ukupno:	3.337		

Zastava Paname (1. u svijetu)			
Namjena broda:	Broj	Srednja prosječna tonaža (BT)	Srednja prosječna starost
Za prevoz suvih rasutih tereta	2.412	42.342	10
Za prevoz hemikalija	642	11.874	10
Za prevoz generalnih tereta	1.157	8.141	23
Za prevoz LNG/LPG	250	35.453	15
Kruzeri	36	84.281	18
Za prevoz putnika	101	4.343	41
Proizvodi od nafte	352	15.146	24
Tankeri	237	114.357	15
Linijski brodovi	1.320	36.808	15
Razno	570	2.353	23
Tegljač - remorker	528	318	26
MSV-PSV	158	32.245	22
Ukupno:	7.763		

Zastava Grčke (2.u EU)			
Namjena broda:	Broj	Srednja prosječna tonaža (BT)	Srednja prosječna starost
Za prevoz suvih rasutih tereta	198	58.487	11
Za prevoz hemikalija	68	19.325	17
Za prevoz generalnih tereta	68	917	55
Za prevoz LNG/LPG	40	74.521	7

Zastava Maršalskih ostrva			
Namjena broda:	Broj	Srednja prosječna tonaža (BT)	Srednja prosječna starost
Za prevoz suvih rasutih tereta	1.372	42.842	8
Za prevoz hemikalija	644	21.225	8
Za prevoz generalnih tereta	115	20.129	8
Za prevoz LNG/LPG	166	74.257	10

Za prevoz putnika	407	2.713	31	Za prevoz putnika	3	4.418	14
Za prevoz proizvoda od nafte	129	20.837	32	Kruzeri	8	39.216	12
Tankeri	217	95.700	10	Za prevoz proizvoda od nafte	218	45.706	8
Linjski brodovi	16	37.302	21	Tankeri	280	103.537	10
Tegljač - remorker	145	247	39	Linjski brodovi	354	47.099	9
Za snabdjevanje gorivom	10	2.441	25	Razno	135	2.547	12
Razno	42	n/a	42	Tegljač - remorker	42	283	5
Ukupno:	1.340			MSV-PSV	115	51.133	10
				Ukupno:	3.452		

Izvor: "Clarksons Research"

Tabela br. 14: Osnovni podaci odabranih registara za 2018. godinu

Kako bi ispitali koje države zastave bira 50 najvećih brodara u odabranim zemljama (Grčka, Malta, Kipar, Njemačka, SAD, Hong Kong, Singapur), istraživački tim je sproveo kvantitativnu i kvalitativnu analizu i na osnovu rezultata prikazuju se Registri, odnosno države zastave koje su odabrali najkonkurentniji brodari u odabranim zemljama.

Analiza (kraj 2016. godine): 50 najvećih brodara Grčke			
Zastava	Broj brodova	Nosivost (DWT)	Prosječna starost
Bahami	275	18.939,153	8,8
Liberija	482	43.746,067	7,0
Malta	513	53.127,266	7,4
Maršalska ostrva	538	50.643,054	6,5
Panama	288	26.429,120	10,1

Analiza (kraj 2016. godine): 50 najvećih brodara Kipra			
Zastava	Broj brodova	Nosivost (DWT)	Prosječna starost
Bahami	33	1.547,085	22,6
Liberija	83	3.935,965	11,8
Malta	88	1.997,178	12,6
Maršalska ostrva	148	11.429,872	10,1
Panama	144	7.914,707	18,5

Analiza (kraj 2016. godine): 50 najvećih brodara Njemačke			
Zastava	Broj brodova	Nosivost (DWT)	Prosječna starost
Bahami	32	1.085,526	14,8
Liberija	734	50.069,001	8,2
Malta	262	12.857,889	7,8
Maršalska ostrva	302	20.510,302	8,0
Panama	158	8.659,195	13,1

Analiza (kraj 2016. godine): 50 najvećih brodara Singapura			
Zastava	Broj brodova	Nosivost (DWT)	Prosječna starost
Bahami	177	17.649,090	9,0
Liberija	267	21.771,012	9,6
Malta	103	5.967,883	5,9
Maršalska ostrva	361	42.692,050	5,4
Panama	419	39.817,242	8,1

Analiza (kraj 2016. godine): 50 najvećih brodara Hong Konga			
Zastava	Broj brodova	Nosivost (DWT)	Prosječna starost
Bahami	29	1.941,181	8,7
Liberija	111	11.293,454	7,5
Malta	56	3.131,740	6,4
Maršalska ostrva	249	19.590,979	4,2
Panama	308	21.421,633	11,2

Analiza (kraj 2016. godine): 50 najvećih brodara Amerike			
Zastava	Broj brodova	Nosivost (DWT)	Prosječna starost
Bahami	216	14.837,713	14,4
Liberija	179	15.230,978	10,8
Malta	89	3.491,472	11,0
Maršalska ostrva	380	33.432,353	9,0
Panama	189	8.649,152	10,0

Tabela br. 15: Države zastave koje su odabrali najkonkurentniji brodari u odabranim zemljama

Izvor: "Clarksons Research"

Istraživački tim je na osnovu kvalitativnog istraživanja prepoznao sljedeće faktore koji utiču na odluku brodara o odabiru zastave, odnosno Registra:

Segmentacija kriterijuma za donošenje odluke o odabiru Registra:			
Procedure prilikom registracije broda	Oporezivanje	Radna snaga	Sigurnost
<p><b>Faktori koji utiču na neodabir Registra:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Birokratija i složene administrativne procedure;</li> <li>- Visoki operativni troškovi;</li> <li>- Nefleksibilno oporezivanje;</li> <li>- Minimalan broj članova posade (nefleksibilnost);</li> <li>- Obavezno socijalno osiguranje brodske posade;</li> <li>- Nestabilnost u pogledu zakonodavnog okvira;</li> <li>- Nedostatak usluga;</li> <li>- Loš rejting zastave;</li> <li>- Nefikasnost tehničkog nadzora i statutorne sertifikacije.</li> </ul>	<p><b>Faktori koji utiču na odabir Registra:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liberalni uslovi u pogledu nacionalnosti broдача;</li> <li>- Unificiran regulatorni okvir i pravna sigurnost;</li> <li>- Tonažna taksa ili drugi vid jedinstvenog oporezivanja;</li> <li>- Bijela lista (Port state Control - Paris MoU, Tokyo MoU, USCG);</li> <li>- Visoki stepen zastupljenosti informacionih tehnologija i interaktivnosti;</li> <li>- Efikasna pomorska administracija i stalna dostupnost usluge;</li> <li>- Efikasnost tehničkog nadzora i statutorne sertifikacije.</li> </ul>		
<p>Trajanje postupka upisa, odnosno registracije broda (u danima);</p> <p>Ukupan trošak upisa broda;</p> <p>Nacionalnost vlasnika, odnosno broдача broda u smislu uslova za upis;</p> <p>Informacione tehnologije (e-registar);</p> <p>Troškovi i brzina izdavanja brodskih isprava.</p>	<p>Oporezivanje brodarskih aktivnosti tonažnom taksom;</p> <p>Oporezivanje brodarskih aktivnosti standardnim korporativnim porezom;</p> <p>Oporezivanje dividende;</p> <p>Subvencije;</p> <p>Oporezivanje zarada pomoraca;</p> <p>Bilateralni ugovori o duplom oporezivanju i dr.</p>	<p>Zahtjevi u pogledu nacionalnosti posade;</p> <p>Minimalan broj članova posade;</p> <p>Posebni uslovi u pogledu radno-pravnog statusa pomoraca.</p>	<p>Kontrola države zastave;</p> <p>Status međunarodnih konvencija;</p> <p>Rejting zastave (Port state Control - Paris MoU, Tokyo MoU, USCG);</p> <p>Redovni i vandredni pregledi i dr.</p>

Tabela br. 16: Segmentacija kriterijuma za donošenje odluke o odabiru Registra

Projektni tim je identifikovao konkurentne prednosti malteškog registra koji je danas jedan od vodećih evropskih i stalno rastućih registara koji kombinuje konkurentan regulatorni okvir sa prednostima evropske zastave.

<b>Konkurentne prednosti malteškog Registra brodova:</b>
<p>Brodari koji registruju brodove pod malteškom zastavom mogu imati sljedeće prednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Efikasan postupak upisa prava svojine i založnih prava i brisanja broda;</li> <li>- Automatsko oslobođenje od oporezivanja za upisane brodove preko 1.000 NT;</li> <li>- Oslobođenje od poreza na promet brodova preko 1.000 NT i od poreza na prenos akcija ili udjela u brodarskim društvima koja su vlasnici tih brodova;</li> <li>- Upis plovnih objekata koji se u pravnom smislu ne smatraju brodovima kao što su naftne platforme i druge instalacije za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika;</li> <li>- Upis brodova u gradnji i upis zasnovanih založnih prava nad tim brodovima;</li> <li>- Ne postoje ograničenja u pogledu nacionalnosti zapovjednika, brodskih oficira i niže posade na brodovima koji viju maltešku zastavu;</li> <li>- Ne postoje ograničenja u pogledu nacionalnosti akcionara i direktora malteških brodarskih društava;</li> <li>- Jednostavne i cjenovno prihvatljive procedure osnivanja brodarskih društava i prenosa udjela i akcija u tim društvima;</li> <li>- Dostupnost donosioca odluka, odnosno pomorske administracije i tehničkog inspektorata države zastave.</li> </ul>

Tabela br. 17: Konkurentne prednosti malteškog Registra brodova



## C.2. Razvoj inicijative „plavi rast“

Plavi rast<sup>59</sup> je dugoročna strategija EU za podršku održivom rastu u pomorskom sektoru u cjelini<sup>60</sup>. More i okeani smatraju se važnim pokretačima evropske ekonomije koja ima veliki potencijal za inovacije i rast i daju značajan doprinos postizanju ciljeva strategije Evropske unije do 2020. koji se odnose na pametni i održivi rast<sup>61</sup>.

Od 2013. godine, ciljevi Komisije za širu pomorsku privredu su sljedeći:

- Podsticanje održivog rasta u pomorskoj privredi, s posebnim osvrtom na pet sektora: energetika, akvakultura, turizam, biotehnologija i morski mineralni resursi;
- Stimulisanje rasta obrađivanjem ključnih faktora poput podataka i informacija, istraživanja, prostornog planiranja, vještina, zaštite životne sredine i pomorskog nadzora. Ovi faktori zajedno predstavljaju podsticaj za uspjeh pomorske privrede;
- Rješavanje tržišnih nedostataka i uskih grla koja zahtijevaju intervenciju javnog sektora, kako bi se stvorili bolji uslovi za inovacije i omogućio razvoj pomorske privrede;
- Korišćenje instrumenata finansiranja iz EU fondova za podršku razvoju Plavog rasta;
- Podsticanje i promocija partnerstva u regijama, između država članica EU i zemalja koje nisu članice EU, javne vlasti i privrednih subjekata;
- Istražiti globalne tržišne mogućnosti za međunarodnu dimenziju plave ekonomije.



Slika br. 45: Grafički prikaz pomorske privrede u kontekstu plave ekonomije

### C.2.1 Strategija plavog rasta

**Strategija Plavog rasta sastoji se od tri komponente:**

#### **A. Razvijanje sektora koji imaju visok potencijal za održiva radna mjesta i rast, kao što su:**

- **Akvakultura:** Akcenat je stavljen na saradnju sa državnim upravama u cilju smanjenja administrativnih troškova, kao i na promovisanje vrijednosti, kvaliteta i održivosti proizvoda EU.
- **Priobalni i nautički turizam:** Cilj je podržati regionalnu saradnju i unaprijediti nautičke ili kulturno-istorijske rute i formirati nova radna mjesta bez štetnog uticaja za morsko okruženje. Rad Komisije na priobalnom i nautičkom turizmu se fokusirao na konkretne rezultate koji uključuju:
  - **Nautički turizam:** Marine su zastupljene u brojnim operativnim programima Evropskog fonda za regionalni razvoj, a u 2016. je otvoren Evropski fond za pomorstvo i ribarstvo, u okviru kojeg je

<sup>59</sup> Radni dokument osoblja Komisije „Evropska ekonomska prognoza - jesen 2012.“ ISBN 978-92-79- 22855-1

<sup>60</sup> "Inovacije u plavoj ekonomiji: ostvarivanje potencijala naših mora i okeana za radna mjesta i rast", COM (2014) 0254 6 Godišnji ekonomski izvještaj o ribarskoj floti Evropske unije: prihod u 2014.: 7,3 milijarde eura; neto dobit u 2014: 770 miliona eura

<sup>61</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/limassol\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/limassol_en.pdf)

raspisan javni poziv za podnošenje predloga za uspostavljanje novih transnacionalnih nautičkih ruta.

- **Krstarenje brodom:** Nakon Kariba, Evropa je druga najveća svjetska destinacija za krstarenje brodom. Posjete putnika porasle su za 22% u periodu 2009–2014, povećavši se sa 23,76 miliona na 28,96 miliona.
  - **Podvodna kulturna baština – olupine brodova ili naselja ugrožena povećanim ljudskim aktivnostima na obali.** Oni nisu samo nezamjenjivi zapisi o evropskoj istoriji i praistoriji, već su i dragocjena atrakcija za turiste na kojoj radi Komisija zajedno sa UNESCO-om.
  - **Ribolovni turizam:** ovo je ključno područje za mnoga lokalna udruženja za podršku ribarima (Fisheries Local Action Group-FLAG) koji su pomogli lokalnim ribarima da izvrše neophodna ulaganja u cilju dovođenja turista na brod.
  - **Promocija domaćeg ulova u restoranima i hotelima:** Omogućava lokalnim ribarima da ostvare veći prihod od ulova, kao i da smanje potrebu ulova većih količina.
  - **Inovativni individualni projekti:** Projekat rekreativnog ribolova "Zabaci i ulovi" u Jutlandu (Danska) nudi jednostavan način da porodica i prijatelji praktikuju ribolov u sigurnom i pristupačnom okruženju u kojem je ulov zagarantovan.
- **Plava biotehnologija:** Za plavu biotehnologiju, sektor visokog rizika i visokih nagrada je zasnovan na ulaganjima vođenim istraživanjima zasnovanim na visokim tehnologijama. Prvobitni fokus bio je da se koriste programi EU za podršku istraživanju i razvoju i stvori stimulans za probne poduhvate koji su bliži tržištu.
  - **Plava energija (energija vjetra na moru i energija okeana):** Istraživački programi i strukturni fondovi EU podržali su temeljna istraživanja na tržištu. Komisija je pokrenula zajednički privatno-javni proces (Ocean Energy Forum) kako bi analizirala tržišne nedostatke. Poslujući u partnerstvu, pomorska industrija i javna tijela razvili su "Ocean Energy" Strateški plan koji je po prvi put usmjeren na podršku ulaganjima, upravljanje rizikom, standarde i procese javnih ovlaštenja utemeljenih na riziku.
  - **Mineralni resursi morskog dna:** Paralelno je riješeno nekoliko izazova: razviti koherentnu i kompatibilnu strategiju resursa EU s ciljem kružne ekonomije; unaprijediti istraživanje i tehnološki razvoj za vađenje mineralnih sirovina iz mora; te zaštititi more od zagađenja.

#### **B. Osnovne komponente za pružanje znanja, pravne preciznosti i sigurnosti u plavoj ekonomiji:**

- **Pomorski podaci i znanje za poboljšanje pristupa informacijama o moru:** Povećana dostupnost ovih podataka korisnicima može poboljšati rad javnog i privatnog sektora, istraživača i civilnog društva.

Tri glavne inicijative EU usmjerene ka postizanju ovog cilja su:

- *Copernicus* služba nadgledanja morskog okruženja koja pruža podatke iz svemira i okeanografske prognoze,
  - Baza za prikupljanje podataka<sup>62</sup> koji podržava prikupljanje i obradu podataka o ribarstvu i akvakulturi,
  - Evropska mreža za posmatranje i istraživanje mora (EMODnet) koja sastavlja, obrađuje i distribuira sve podatke o moru i podatke o drugim morskim proizvodima.
- **Pomorsko prostorno planiranje:** Prostorno planiranje ima vodeću ulogu u poboljšanju upravljanja pomorskim vodama u zemljama EU. Nakon dokazivanja da prostorno planiranje povećava efikasnost licenciranja priobalnih aktivnosti uz zaštitu morske okoline, usvojena je Direktiva 2014/89/EU kojom se uspostavlja okvir za pomorsko prostorno planiranje.

<sup>62</sup> Uredba savjeta od 25. februara 2008. o uspostavljanju okvira Zajednice za prikupljanje, upravljanje i korištenje podataka u ribarstvu i potporu naučnom savjetima u vezi sa zajedničkom ribarstvenom politikom, (EZ) 199/2008.

- **Integrirani pomorski nadzor:** Usvojen 2014. godine, Akcioni plan strategije pomorske sigurnosti Evropske unije revidiran je u junu 2018. Ovom revizijom omogućeno je da politički odgovor ostane prikladan za trenutne i buduće izazove, u skladu s političkim prioritetima u brzo promjenjivom bezbjedonosnom okruženju i uzima u obzir zakonodavstvo, politike i ostale inicijative EU-a.
- **Razvoj vještina:** Potreba za međusobnim priznavanjem kvalifikacija, prenosom kompetencija između generacija i uvjeravanjem mladih da industrija ima budućnost naglašena je inicijativom za brodogradnju iz 2013. godine „Leadership 2020“. Inicijative pod vodstvom industrije donijeće strategije za rješavanje nedostataka u vještinama u odabranim sektorima.
- **Pomorstvo i pomorska istraživanja:** Trenutni istraživački program EU („Horizon 2020“) podržava aktivnosti koje se bave naučnim radom, industrijskim liderstvom i društvenim izazovima.

### C. Strategije podmorja u cilju osiguranja prilagođenih mjera i negovanja saradnje između zemalja

Baltičko, Jadransko, Jonsko, Crno i Sredozemno more kao i Sjeverni i Atlantski okean su jedinstvene morske regije i zaslužuju prilagođenu strategiju koja koristi prednosti poput Atlantskog obnovljivog potencijala energije i rješava slabosti poput zagađenja u Baltičkom moru ili pomorske sigurnosti na Sredozemlju.

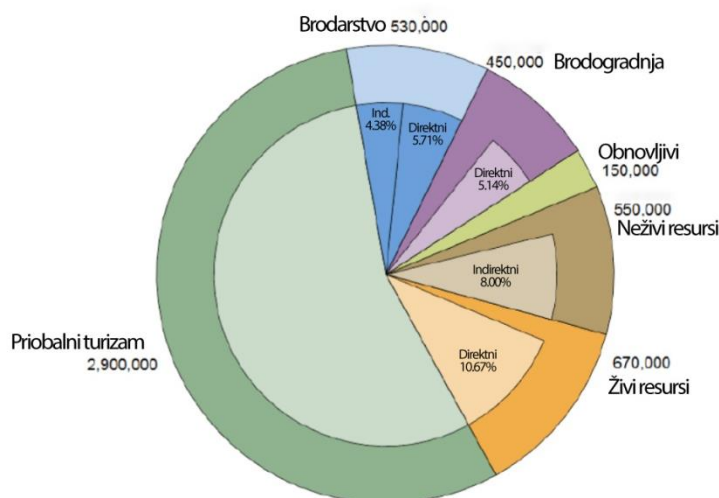
- **Jadransko i Jonsko more:** Sredinom 2014. godine Komisija je pokrenula Strategiju EU za Jadransku i Jonsku regiju (EUSAIR). Polazna tačka EUSAIR-a bila je pomorska strategija za Jadransko i Jonsko more, koja je usvojena krajem 2012. i dio je makroregionalne strategije. Govori se o mogućnostima pomorske privrede kao što su plavi rast, kopneni saobraćaj, energetska povezanost, zaštita morskog okruženja i održivi turistički sektori koji bi imali ključnu ulogu u stvaranju novih radnih mjesta i jačanju ekonomskog rasta u ovim regijama.
- **Atlantski okean:** Atlantska strategija za 2011. godinu i akcioni plan za 2013. godinu imali su pet ciljeva na visokom nivou: primjena ekosistemskog pristupa, smanjenje uticaja ugljovodonika, održiva eksploatacija morskih resursa, reagovanje na prijetnje i vanredne situacije kao i postizanje inkluzivnog rasta.
- **Baltičko more:** „Program održivog plavog rasta za regiju Baltičkog mora“, usvojen 2014. godine, pomaže u sagledavanju privrednih mogućnosti. Cilj ovog interaktivnog procesa je podsticanje međuregionalne, multi-sektorske i međuklasterske saradnje i promocija niza projekata za inovacije i održivost.
- **Crno more:** Od usvajanja Inicijative za saradnju Crnog mora 2007. godine, Komisija radi na unaprjeđenju znanja o Crnom moru. Kao dio ovih napora identifikovana su područja u kojima je potrebna pojačana saradnja u plavoj ekonomiji i istraživanje potencijalnih pomorskih klastera.
- **Sredozemno more:** Ministarska deklaracija o plavoj ekonomiji Unije za Sredozemno more (UfM) predviđa postizanje opipljivih rezultata u regionalnom pomorskom upravljanju, istraživanjima, inovacijama i vještinama. Takođe, UfM podržava ideju o uspostavljanju godišnjeg foruma UfM o plavoj ekonomiji radi uspostavljanja saradnje između aktivnih inicijativa, pružanja doprinosa budućim akcijama i mogućim pristupima morskome bazenu i pomorskim strategijama, bez dupliranja postojećih inicijativa.
- **Zapadni bazen Sredozemnog mora:** Nedavno razvijena inicijativa za održivi razvoj plave ekonomije u zapadnom Sredozemlju u saradnji sa zapadnim Mediteranskim zemljama i Sekretarijatom Unije za Mediteransko more, koja ima za cilj podsticanje održivog plavog rasta i radnih mjesta, poboljšanje sigurnosti i zaštite i očuvanje ekosistema i biološke raznolikosti u regionu. Inicijativa je rezultat Sindikalne konferencije Saveza za Mediteransko ministarstvo o plavoj ekonomiji 2015. godine.
- **Sjeverno more:** Regija Sjevernog mora, u kojoj se nalaze neke od najvećih evropskih luka, je jedno od najiskorišćenijih morskih područja sa rastućom ekonomskom aktivnošću. Evropski parlament je 2013. godine predložio i odobrio „pripremnu akciju“ za regionalnu strategiju u regiji Sjevernog mora, kroz radionice o finansiranju projekata, upravljanju prostorom i resursima, problemima zaštite životne sredine i inovacijama.

## C.2.2 Model poslova plavog rasta

Otprilike 97% od više od 5 miliona ljudi koji rade u plavoj ekonomiji zaposleno je u pet sektora, tj:

- Brodarstvo
- Brodogradnja,
- Neživi resursi (prvenstveno nafta i gas),
- Živi resursi (ribolov, akvakultura, prerada) i
- Priobalni i nautički turizam.

Sljedeći dijagram prikazuje doprinos plave ekonomije BDP-u i zaposlenosti u sektoru plave ekonomije u EU (izvor: Eurostat 2016)



Slika br. 46: Doprinos plave ekonomije BDP-u i zaposlenosti u sektoru plave ekonomije EU (izvor: Eurostat 2016)

Prilike za zapošljavanje podijeljene su u sljedeće kategorije (direktne mogućnosti zapošljavanja uzimajući u obzir kapacitete CNE):

Sektor	Mogućnosti za zaposlenje (podsektori)
<b>Brodogradnja i remont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izgradnja brodova i plutajućih objekata</li> <li>• Izgradnja jahti za sport i rekreaciju</li> <li>• Popravka i održavanje brodova</li> <li>• Popravka i održavanje rekreativnih jahti</li> </ul>
<b>Brodarstvo, luke i transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izgradnja infrastrukture</li> <li>• Usluge u pomorskom transportu</li> <li>• Lučke usluge</li> <li>• Prevoz putnika u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju</li> <li>• Prevoz tereta u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju</li> <li>• Pomorsko-agencijski poslovi</li> <li>• Skladištenje</li> <li>• Rukovanje teretom</li> <li>• Logistika</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pomorska oprema i strojevi</li> </ul>
<b>Eksploatacija morskog dna</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Istraživanje nafte i gasa</li> <li>• Pomoćne aktivnosti za vađenje nafte i gasa</li> </ul>
<b>Akvakultura (povezana sa MSP)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brodovi za ribolov (mala obalna flota, industrijska flota)</li> <li>• Akvakultura (ribe, školjke itd.)</li> <li>• Prerada i distribucija (prerada i konzerviranje ribe, rakova i mekušaca, maloprodajna i veleprodajna distribucija, pripremljena jela, proizvodnja ulja i masti i ostalih prehrambenih proizvoda)</li> </ul>
<b>Primorski turizam</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smještaj (hoteli, moteli, kampovi, agroturizam i dr.)</li> <li>• Prevoz (vazdušni, drumski, željeznički, pomorski)</li> <li>• Ostalo (prehrambena industrija, usluge HoReCa, agencije itd.)</li> </ul>
<b>Obnovljivi izvori energije</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energetske zajednice, solarne elektrane, vjetrenjače, hidroelektrane i dr.</li> </ul>

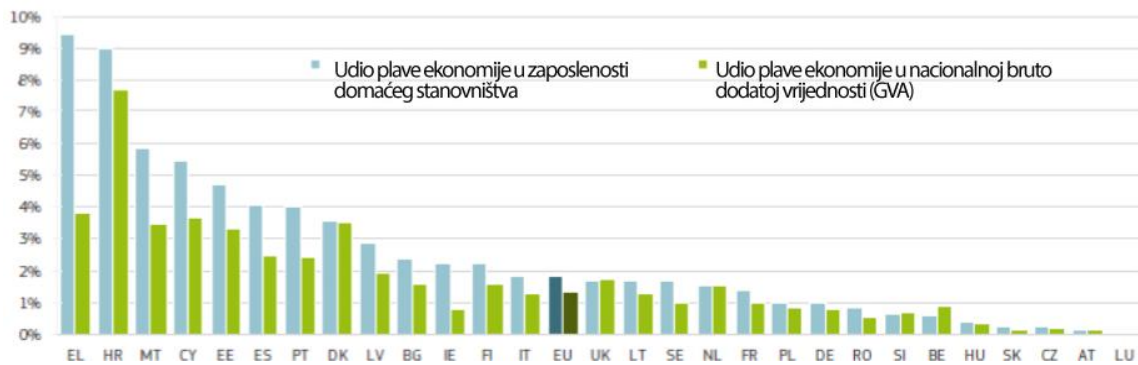
Sljedeća tabela prikazuje ekonomski doprinos plave ekonomije zemljama EU po sektorima (Eurostat baza podataka, procijenjena u avgustu 2019. godine):

Zaposlena lica (hiljada)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Priobalni i nautički turizam</b>	1.954	1.883	1.850	1.790	1.817	1.741	1.728	1.916	2.175
<b>Živi resursi mora</b>	591	590	571	577	560	561	560	573	571
<b>Neživi resursi mora</b>	175	177	175	177	169	168	170	162	162
<b>Lučke aktivnosti</b>	455	451	432	463	463	495	521	574	574
<b>Brodogradnja i remont</b>	345	311	296	293	292	296	302	316	315
<b>Pomorski transport</b>	239	231	229	219	219	234	239	232	232
<b>Plava ekonomija</b>	<b>3.761</b>	<b>3.643</b>	<b>3.554</b>	<b>3.519</b>	<b>3.520</b>	<b>3.495</b>	<b>3.521</b>	<b>3.774</b>	<b>4.030</b>
<b>Ukupno zapošljavanje u EU</b>	215.597	212.661	212.612	211.935	211.410	213.486	215.818	218.972	221.993
<b>Plava ekonomija (% EU poslova)</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,6%</b>	<b>1,6%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,8%</b>

BDP (EUR milion)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Priobalni i nautički turizam</b>	51.631	51.812	52.144	50.424	52.416	52.505	54.407	58.359	65.116
<b>Živi resursi mora</b>	16.631	16.828	17.413	17.629	17.192	18.185	19.218	20.846	20.681
<b>Neživi resursi mora</b>	34.719	36.507	37.214	37.302	35.678	32.705	30.901	22.757	22.757
<b>Lučki i vodeni projekti</b>	28.245	28.290	31.707	29.149	29.697	31.152	34.452	34.440	34.440
<b>Brodogradnja i remont</b>	12.816	13.901	13.640	13.626	13.252	14.464	141.311,10	14.916	14.821
<b>Pomorski transport</b>	22.548	25.008	21.238	21.907	23.256	23.423	27.597	21.944	21.944
<b>Plava ekonomija</b>	<b>166.590</b>	<b>172.345</b>	<b>173.356</b>	<b>170.038</b>	<b>171.491</b>	<b>172.435</b>	<b>180.886</b>	<b>173.261</b>	<b>179.758</b>
<b>EU BDP (EUR bilion)</b>	11.116	11.525	11.835	12.076	12.178	12.600	13.274	13.380	13.751
<b>Plava ekonomija (% BDP)</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,3%</b>

Tabela br. 18: Ekonomski doprinos plave ekonomije zemljama EU po sektorima

Sljedeći grafikon predstavlja standard kojem bi Crna Gora trebala da teži po pitanju doprinosa plavoj ekonomiji. U zemljama u kojima plava ekonomija napreduje, udio plavog rasta u zaposlenosti domaćeg stanovništva je veći zbog očuvanog morskog okruženja i umjerenijeg industrijskog razvoja.



Slika br. 47: Udio plave ekonomije u zaposlenosti domaćeg stanovništva i u nacionalnoj bruto dodatoj vrijednosti - EU

### C.3. Pomorski klasteri

#### C.3.1 Koncept klastera

Klaster se definiše kao geografski bliska grupa povezanih kompanija i povezanih institucija u određenoj oblasti povezanih sa spoljnom ekonomijom. Spoljna ekonomija koja se javlja u klasteru podrazumijeva ekonomske i finansijske međusektorske odnose, zajedničku bazu znanja i tehnologija i zajedničko tržište rada. Institucije u klasteru se međusobno nadmeću ali i saraduju. Klasteri predstavljaju pokretačku snagu rasta i razvoja ali i sredstvo za privlačenje stranih investicija.

Glavne koristi u okviru klastera mogu se postići aktivnostima kao što su:

- promotivne kampanje
- ekonomski izvještaji o pomorskom klasteru
- saradnja između klasterskih organizacija i obrazovnih institucija
- specifični programi podrške
- platforme za razmjenu najboljih praksi

U poslednjih 15 godina osnovan je najveći broj organizacija pomorskih klastera koje obuhvataju više pomorskih sektora. Inicijativa za osnivanje klastera zasniva se na različitim pristupima razvoju pomorskih organizacija klastera i može biti preuzeta odozgo – organizacije koje podstiče Vlada, ili odozdo podstaknute od strane vodećih kompanija i / ili sektorskih organizacija.

Glavni cilj osnivanja klastera je postavljanje strukture koja pruža jasna rješenja u odnosu na probleme sa kojima se klaster suočava, ali i definisanje razvojne politike klastera.

U nastavku su obrađene karakteristike organizacije pomorskog klastera.

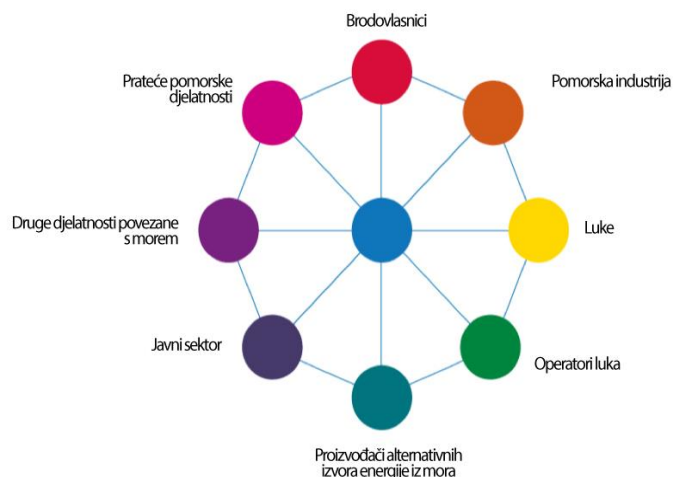
	↓ Odozgo prema dolje	↑ Odozdo prema gore
<b>Snage</b>	Usredsređenost na dugoročnu strategiju koja se temelji na proračunima za finansiranje aktivnosti	Poboljšanje poslovne efikasnosti sa fokusom na rješavanje optimalnih problema
<b>Slabosti</b>	Izazov koji nastaje kontinuiranim procesom ravnoteže između interesa klasterskih i sektorskih organizacija	Suočavanje sa razlikama u sektorskim interesima
<b>Mogućnosti</b>	Preuzimanje inicijative za uspostavljanje jedinstvene tačke ulaska u klaster	Preuzimanje inicijative za povećanje učešća Vlade u aktivnostima od značaja za klaster
<b>Prijetnje</b>	Ograničena uključenost strukturalnog sektora koja može dovesti do previše fokusiranja na dugoročne koristi ili sukobiti kratkoročne interese kompanija.	Preuzak lokalni fokus može dovesti do neodgovarajućih aktivnosti pomorske organizacije klastera

Tabela br. 19: Karakteristike organizacije pomorskog klastera

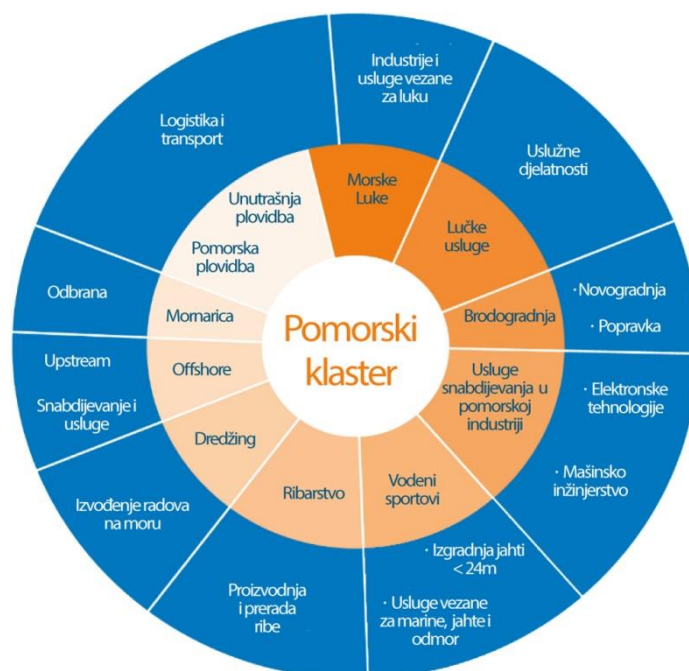
Evropska organizacija za praćenje klastera, Cluster Collaborat, prepoznaje i mapira određene klastere u Crnoj Gori (Crnogorski IT klaster, Crnogorski klaster maline, Turistički klaster Crne Gore, Vinski klaster Crne Gore), koji, kako se čini, prate pristup organizacije klastera odozdo prema gore.

#### Pomorski klasteri

Šematski, Terminski pomorski klaster može se naći u sljedećim formatima:



Slika br. 48: Tipičan pomorski klaster



Slika br. 49: Integracija u pomorskom klasteru

Nakon inicijative Plavi rast, klasteri se mapiraju i prate po sektorima u Evropskoj opservatoriji klastera, što odražava važnost koju EU pridaje konceptima klastera.

### Pomorski klasteri unutar EU - izabrani slučajevi

Mnoge zemlje unutar EU još nemaju uspostavljene pomorske klastera koji pokušavaju integrisati podsektore Plave ekonomije. Iako čvrsti ekonomski rezultati nisu tako vidljivi i opipljivi, sinergija među sektorima i podsektorima Plave ekonomije daje značajne rezultate. Određeni pomorski klasteri uzeti kao reprezentativni primjeri su predstavljeni u nastavku:

#### Holandski pomorski klaster

Sredinom 1990-ih, pod uticajem krize holandske pomorske industrije, asocijacija holandskih brodovlasnika ubijedila je vladu da se pozabavi temeljnim problemima industrije i da smisli novu odvažnu politiku. U tu svrhu je sprovedeno nekoliko studija koje su dovele do promjene u fokusu politike. Privatni sektor je preuzeo inicijativu za osnivanje holandske pomorske mreže u junu 1997. godine, uz nezavisni odbor čelnika pomorske industrije i finansijsku podršku trgovinskih organizacija i holandske vlade. Cilj holandske pomorske mreže je promocija i jačanje holandskog pomorskog klastera. Klaster se finansira uglavnom iz privatnog sektora i pruža informacije o istraživanju u ovoj oblasti, kao i forum za diskusiju o holandskoj pomorskoj industriji. Njegove aktivnosti su usmjerene na teme: komunikacija i promocija, radna snaga i obrazovanje, izvoz i inovacije. Holandska pomorska mreža takođe



predstavlja industriju holandske vlade u pitanjima kao što je politika konkurencije kako bi se osiguralo da holandska pomorska industrija ne bude u nepovoljnom konkurentskom okruženju ni u zemlji ni u inostranstvu. Holandska pomorska mreža smatra se najuspješnijom od inicijativa koje podržavaju pomorske klasterne. Holandski pomorski klaster obuhvatio je 11 sektora i 11.850 kompanija, što ga čini vjerovatno jednim od najznačajnijih i najsloženijih pomorskih klastera na svijetu<sup>63</sup>.



Izvor: Časopis za pomorsko poslovanje, br. 81, str. 89-114, decembar 2006.

Slika br. 50: Različiti integrirani pristupi klastera: Holandski pomorski klaster

### Londonski pomorski servisni klaster

Poput ostalih razvijenih evropskih pomorskih zemalja, Velika Britanija se suočila sa istom situacijom tokom 1980-ih. U sve konkurentnijem okruženju, londonski pomorski klaster osnovan je 2000. godine. Ključni ciljevi londonskog pomorskog klastera su: (1) zadržati i poboljšati položaj Londona kao vodećeg svjetskog pomorskog centra, (2) promovirati sektor pomorskih usluga, i (3) privući nove poslove vezane za pomorstvo u London i Britaniju.

Prema izvještaju „Budućnost Londona o klasteru pomorskih usluga: Poziv na akciju (2004), za održavanje konkurentnosti londonske pomorske industrije”, klaster pomorskih usluga sastoji se od pet sektora: brodarstvo, posredne usluge, pomorsko upravljanje i regulacija, prateće službe i industrijska udruženja. Važnost klastera za pomorske usluge u Londonu i Velikoj Britaniji može se objasniti IFSL-ovim izvještajem Pomorstvo Usluge (2003). Prema izvještaju, neto zarada od pomorskih usluga u Londonu i Velikoj Britaniji porasla je za 16% na 1.092 miliona funti između 1999. i 2002. godine, a pomorske usluge čine ključni segment u statusu Londona kao međunarodnog finansijskog centra. Dodajući preko milijardu zarada u inostranstvu od otpreme u Velikoj Britaniji, kombinovana neto zarada u pomorstvu i pomorskim uslugama u Velikoj Britaniji iznosila je 2002. godine 2,2 milijarde funti.

### Bugarski pristup pomorskim klasterima

MCB je nevladina organizacija osnovana 2007. godine u Varni i uključuje mala i srednja preduzeća iz različitih oblasti pomorske industrije, univerzitete, istraživačko-razvojni centar i udruženja koja uglavnom djeluju u oblasti pomorstva. MCB se fokusira na stvaranje povoljnih uslova za razvoj i povećanje konkurentnosti plave ekonomije uvođenjem novih organizacionih, proizvodnih, tržišnih i tehnoloških rješenja, obuke, primjene najboljih praksi, kao i za promociju na nacionalnom i međunarodnom nivou. Akcije MCB-a poslednjih godina uglavnom su bile usmjerene na promociju klastera iniciranjem nacionalnih i međunarodnih foruma vezanih za aktuelna pomorska pitanja, koji se organizuju u saradnji sa lokalnim i evropskim partnerima.

<sup>63</sup> Ukupna dodata vrijednost holandskog pomorskog klastera u 2002. godini iznosila je 12,6 milijardi EUR, a njegov udio u holandskom BNP-u iznosio je 2,9%. Promet klastera iznosio je 21,4 milijarde eura, među kojima je izvoz dostigao 12,6 milijardi eura. Izvoz holandskog pomorskog klastera čini 5,4% ukupnog izvoza u Holandiju. A broj zaposlenih u holandskom pomorskom klasteru dostigao je oko 190 000 ljudi. (Chul-hvan Han, 2006., Univerzitet Dongseo, „Usporedna analiza glavnih pomorskih klastera na svijetu“)

Glavni ciljevi klastera su stvaranje uslova za razvoj pomorske industrije u Bugarskoj, objedinjavanje napora svih relevantnih subjekata u cilju poboljšanja konkurentnosti sektora; popularizacija pomorskog sektora na nacionalnom i međunarodnom nivou; olakšavanje integracije međunarodne transportne mreže; podrška članovima udruženja u aktivnosti koju obavljaju.

#### **Intermodalni saobraćajni klaster - hrvatski pristup pomorskim klasterima**

Intermodalni saobraćajni klaster osnovan je 2005. godine kao centar za promociju kratke obalne plovidbe mora u Republici Hrvatskoj. Klaster je osnovan na inicijativu hrvatskog Ministarstva pomorstva, saobraćaja i infrastrukture, a njegovi članovi su sve uprave pomorskih luka, operateri, Hrvatske željeznice, veći agenti i prevoznici kao i ostali učesnici u saobraćaju. Aktivnosti hrvatskog pomorskog klastera su: promocija, razvojni projekti i digitalizacija intermodalnih transportnih usluga.

#### **Agencija Malta Marittima**

Agencija Malta Marittima nastoji da obezbijedi efikasno sprovođenje integrisane pomorske politike i da promoviše pomorsku ekonomiju na lokalnom, evropskom i međunarodnom nivou. Ciljevi Agencije su, pored ostalih: stvaranje i promocija pomorskih sektorskih klastera; održavanje otvorenog dijaloga između privatnih i javnih aktera; ojačati konkurentnost klastera; promovisanje održivih projekata itd.

#### **Španski pomorski klaster**

Španski pomorski klaster (CME) se temelji na sinergiji svih španskih aktivnosti vezanih za more, kao što su prevoz pomorskim putem, brodogradnja i brodooppravljanje, inženjerska i pomorska pomoćna industrija, ribarstvo i marikultura, nautička industrija, marine, luke i lučke usluge, istraživanje mora, organizovanje obuka itd. Pored toga, španski pomorski klaster stvoren je s namjerom da se prilagodi evropskoj pomorskoj politici, odobreno u tzv. Plavoj knjizi, čiji je glavni cilj održavanje i jačanje vođstva, rasta, konkurentnosti i održivosti evropskih pomorskih aktivnosti, i u čijem kontekstu CME predstavlja važnu podršku.

### C.4 S.W.O.T. analiza crnogorske pomorske privrede

Posmatrano kroz analitičku metodu S.W.O.T. u nastavku se šematski prikazuje interno i spoljno okruženje crnogorskog sektora pomorske privrede i aktuelne prilike na nacionalnom i međunarodnom nivou obrađene u poglavljima B i C.

SNAGE	SLABOSTI	MOGUĆNOSTI	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povoljan geostrateški položaj;</li> <li>• Bogata pomorska tradicija;</li> <li>• Relativno ravnomjerno raspoređena lučka infrastruktura duž crnogorske obale;</li> <li>• Povoljan i stabilan poslovni ambijent za privlačenje stranih investicija;</li> <li>• Postojanje odgovarajućeg zakonodavnog okvira za realizaciju infrastrukturnih projekata u lučku infrastrukturu i suprastrukturu (Zakon o koncesijama, Zakon o javno-privatnom partnerstvu);</li> <li>• Zastupljene sve vrste luka prema namjeni;</li> <li>• Unaprijeđena mreža regionalnih i magistralnih puteva;</li> <li>• Uspostavljen sistem sigurnosti pomorske plovidbe, nadzora pomorskog saobraćaja i reagovanja u vanrednim situacijama;</li> <li>• Kvalitetna organizaciona struktura pomorske administracije Crne Gore i jasno definisana podjela nadležnosti;</li> <li>• Prepoznatljivost Crne Gore kao nautičke destinacije i kontinuiran rast uplovljenja stranih plovila za sport i razonodu;</li> <li>• Prepoznatljivost Crne Gore kao kruzing destinacije i kontinuiran rast uplovljenja brodova na kružnim putovanjima;</li> <li>• Postojanje visokoškolskih institucija za obrazovanje pomorskog kadra i licenciranih centara za obuku pomoraca;</li> <li>• Očuvana životna sredina, odnosno morsko okruženje;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nije uspostavljen sistem statističkog praćenja relevantnih pokazatelja crnogorske pomorske privrede;</li> <li>• Kroz državni budžet se ne obezbjeđuje dovoljno finansijskih sredstava za aktivnosti koje mogu doprinijeti unaprjeđenju stanja u sektoru pomorske privrede;</li> <li>• Slaba povezanost primorske regije sa najznačajnijim evropskim koridorima;</li> <li>• Nedovoljno razvijena lučka infrastruktura i povezanost luka sa zaleđem;</li> <li>• Nedostatak remontnih kapaciteta za brodove pomorske unutrašnje plovidbe;</li> <li>• Nedovoljna zastupljenost linijskog saobraćaja u ukupnom pomorskom saobraćaju</li> <li>• Nedovoljno razvijen multimodalni transport;</li> <li>• Nedovoljna iskorišćenost potencijala Slobodne zone luke Bar;</li> <li>• Decentralizovano upravljanje lukama;</li> <li>• Nedovoljni kadrovski kapaciteti pomorske administracije i privatnog sektora;</li> <li>• Nedovoljno razvijene elektronske usluge i efikasnost pomorske administracije;</li> <li>• Nedovoljno atraktivni uslovi za zapošljavanje kvalifikovane radne snage u crnogorskoj pomorskoj administraciji;</li> <li>• Nedovoljno učešće crnogorske pomorske administracije u radu relevantnih međunarodnih pomorskih organizacija i drugih tijela;</li> <li>• Nedovoljno stimulaturna poreska politika u odnosu na broderske aktivnosti i podsticaje ulaganja u „eko-brodove“;</li> <li>• Nespremnost finansijskog sektora da podrži investicione projekte u pomorskoj privredi;</li> <li>• Nerazvijena flota crnogorske trgovačke mornarice;</li> <li>• Nedostatak klsterskog povezivanja činilaca pomorske privrede;</li> <li>• Nedovoljna medijska zastupljenost crnogorske pomorske administracije;</li> <li>• Neznatan udio unutrašnjeg pomorskog saobraćaja u ukupnom saobraćaju Crne Gore;</li> <li>• Strukovna udruženja i privreda nisu u zadovoljavajućoj mjeri uključena u procese kreiranja sektorske politike i pomorsko-pravnih propisa;</li> <li>• Nerazvijen sistem za prihvat i zbrinjavanje broderskog otpada i ostataka tereta u crnogorskim lukama;</li> <li>• Nedovoljni kapaciteti i tehnička opremljenost za postupanje u slučaju zagađenja i ostalih vanrednih situacija na moru većih razmjera;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podrška finansijskog sektora razvojnim projektima u pomorskoj privredi;</li> <li>• Pобољшanje uslova za zapošljavanje u pomorskoj administraciji Crne Gore i konstantna obuka kadrova;</li> <li>• Zajednička promocija investicionih potencijala u sektoru pomorske privrede od javnog i privatnog sektora;</li> <li>• Valorizacija potencijala Slobodne zone luke Bar;</li> <li>• Razvoj multimodalnog transporta;</li> <li>• Veća involviranost strukovnih udruženja i privrede u procese kreiranja sektorske politike i pomorsko-pravnih propisa;</li> <li>• Valorizacija napuštene i neiskorišćene lučke infrastrukture;</li> <li>• Veliko bogatstvo biodiverziteta mora i drugih resursa iz mora;</li> <li>• Značajni potencijali za dalji razvoj nautičkog i kruzing turizma;</li> <li>• Angažovanje stručnih kadrova u crnogorskoj pomorskoj administraciji;</li> <li>• Finansiranje iz predpristupnih fondova Evropske unije i drugih međunarodnih izvora;</li> <li>• Podsticajna poreska politika za ulaganje u broderske djelatnosti i širenje trgovačke flote i obuku kadrova u privatnom sektoru;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nagli porast investicija u lučku infrastrukturu i rast frekvencije pomorskog saobraćaja povećava uticaj na parametre životne sredine;</li> <li>• Rast frekvencije pomorskog saobraćaja povećava rizik od nastanka pomorskih nezgoda i ozbiljnih pomorskih nesreća;</li> <li>• Razvoj luka neće biti praćen usklađenim razvojem željezničke i putne infrastrukture;</li> <li>• Nedovoljna budžetska sredstva za realizaciju aktivnosti definisanih ovim strateškim dokumentom;</li> <li>• Jačanje položaja konkurentskih luka u regionu;</li> <li>• Uticaj drugih ljudskih aktivnosti i pritisak na životnu sredinu i more (eutrofikacija, zagađenje i neodrživi ribolov);</li> <li>• Kriza na međunarodnom tržištu broderskog prostora i pad potražnje za pomorskim prometom i uslugama;</li> <li>• Povećanje konkurencije na međunarodnom tržištu radne snage u pomorstvu i odliv kadrova;</li> <li>• Neusklađenost sprovođenja različitih aktivnosti u oblasti plave ekonomije koje su u nadležnosti drugih resora;</li> </ul>

## DIO D. STRATEŠKI CILJEVI INTEGRISANE POMORSKE POLITIKE

### D.1 Strateški i operativni ciljevi

Projektni tim je kroz analizu unutrašnjeg i spoljnog okruženja, kao i analizu mogućnosti i mogućih prijetnji na tržištima na kojim Crna Gora učestvuje, identifikovao sljedeće ključne komponente na kojima se zasniva Strategija razvoja pomorske privrede Crne Gore, i to: privatni sektor, javni sektor, civilno društvo, stručnazajednicu i životnu sredinu.

Pomorska privreda, kao što je poznato, obezbjeđuje socijalne i ekonomske koristi za sadašnje i buduće generacije doprinoseći boljem životnom standardu, povećanju prihoda, većoj zaposlenosti itd. Zasnovana je na čistim tehnologijama i obnovljivim izvorima energije kako bi se obezbijedila ekonomska i socijalna stabilnost kroz vrijeme. Može se reći da je zapravo plava ekonomija kontrolisana kroz javne i privatne procese koji su inkluzivni, proaktivni, mogu se prilagoditi, transparentni su, međusektorski, dugoročno orjentisani i inovativni.

Da bi razvili strateške ciljeve koji doprinose održivom ekonomskom okruženju koje podstiče plavi sektor, javni i privatni akteri moraju:

- Postaviti jasne, mjerljive i dosljedne ciljeve radi kreiranja održive plave ekonomije;
- Procijeniti sopstveni učinak u odnosu na postavljene ciljeve;
- Stvoriti ravnopravno ekonomsko i zakonodavno okruženje koje plavoj ekonomiji pruža adekvatne podsticaje i koje adekvatno reguliše ovu oblast;
- Planirati, voditi i efikasno upravljati korišćenjem morskog prostora i resursa;
- Razviti i primijeniti standarde, smjernice i najbolje prakse koje podstiču održivu plavu ekonomiju.
- Prepoznati da su ekonomija na moru i ekonomija na kopnu međusobno povezane i da mnoge prijetnje sa kojima se suočavaju morska okruženja potiču sa kopna.
- Aktivno sarađuju, dijele informacije, znanje, najbolje prakse, naučene lekcije, perspektive, ideje i sl.

#### D.1.1 Postavljanje strateških ciljeva

Nakon sveobuhvatne analize stanja, u nastavku su postavljeni ciljevi, radi čije realizacije su identifikovani i indikatori uspjeha, planiranja i budžetiranja aktivnosti. Ciljevi su direktno vezani za analizu stanja, predstavljaju ključne elemente strateškog dokumenta i služe kao osnova izrade politika i evaluacije uspjeha. Nastojanje je da kroz definisane ciljeve, sprovođenjem Strategije, unaprijedimo postojeće stanje u sektoru pomorske privrede.

U skladu sa Uredbom o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata definisani su strateški i operativni ciljevi. Strateški cilj je definisan kao rezultat koji se želi postići u oblasti javne politike na državnom nivou sprovođenjem strategije i predstavlja opšte ciljeve definisane na duži vremenski period koji se na nivou države žele dostići sprovođenjem strategije. To su ciljevi koje Vlada planira da dostigne kroz unaprijeđenje specifičnih oblasti politika u odgovarajućim sektorima. Prilikom izrade Strategije razvoja pomorske privrede, Projektni tim nastojao je da strateški cilj predstavlja zbir svih operativnih ciljeva koji se na njega odnose.

Strateški ciljevi koje je postavio projektni tim su sljedeći:



Komponente Quintuple Heliks modela	Strateški ciljevi
Privatni sektor	1. Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju
Javni sektor	2. Jačanje kapaciteta pomorske administracije Crne Gore i pojednostavljenje administrativnih procedura
Civilno društvo	3. Veća uključenost civilnog sektora, a naročito strukovnih nevladinih udruženja, u svim procesima koji prethode donošenju strateških odluka, normativnih akata, predlaganja sistemskih rješenja za prevazilaženje izazova u sektoru pomorske privrede
Stručna zajednica	4. Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede
Životna sredina	5. Rast pomorske privrede zasnovan je na principima zelene ekonomije

## D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

Posredstvom informacija koje se odnose na stepen ostvarenog uspjeha u određenoj oblasti javne politike, ukazuje se na to u kojoj mjeri nadležna institucija ostvaruje zadate ciljeve. Ovakvi pokazatelji su od koristi donosiocima odluka i u procesu opredjeljivanja za vođenje sektorske politike u perspektivi. Kroz ovaj proces, jasno se uočava i gdje je potrebno da se izdvajaju budžetska sredstva, a gdje je potrebno obezbijediti i druge izvore finansiranja, poput donacija, fondova, međunarodnih finansijskih institucija i sl. Informacije o uspjehu dobijaju se kroz indikatore i njihove ciljne vrijednosti. Indikator predstavlja kriterijum za mjerenje stepena uspjeha u postizanju cilja ili provjeru je li neka aktivnost izvršena i što se njome postiglo. Navedeni pokazatelji omogućavaju procjenu da li su postavljeni strateški, odnosno operativni ciljevi postignuti, odnosno jesu li predviđene aktivnosti sprovedene.

Projektni tim je, nakon definisanja strateških i operativnih ciljeva, pristupio prepoznavanju indikatora učinka za svaki operativni cilj. Indikator učinka izražava promjene izazvane rezultatima aktivnosti. Prilikom određivanja svakog indikatora učinka ponaosob, utvrđena je jasna veza između predviđenih aktivnosti i operativnog cilja koji treba da se dostigne njihovom implementacijom. Svaki indikator definisan je tako da ukazuje na rezultat koji se želi postići ciljem. Dodatno, date su početne vrijednosti gdje je kao ulazni parametar odnosno trenutno stanje stvari uzeta 2018. godina, potom procijenjena ciljna vrijednost koja je kao srednjoročna data na polovini sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2025. godine, a potom i planirana ciljna vrijednost, kao dugoročna, na kraju sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2030. godine.

U skladu sa Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, za svaki operativni cilj određen je najmanje jedan, a najviše tri indikatora učinka.

Naredna tabela daje detaljan prikaz Indikatora učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva.

Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
Strateški cilj:	1		Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju			
Operativni cilj:	1.1		Postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru			
Indikator učinka:	1	Obim pretovara u lukama	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			"Luka Bar" AD 1.382.563 t AD "Port of Adria" 173.211 t	"Luka Bar" AD 2.594.776 t AD "Port of Adria" 278.140 t	"Luka Bar" AD 2.751.964 t AD "Port of Adria" 390.106 t	"LUKA BAR" AD AD "Port of Adria"
			4	8	14	UPSUL
2	Broj zaključenih ugovora o koncesiji za pružanje lučkih usluga		4	8	14	UPSUL

Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
	3	Broj aktivnih ugovora o obavljanju djelatnosti u Slobodnoj zoni	65	80	95	A.D. "Luka Bar"
	4	Broj pretovarenih kontejnera u crnogorskim lukama (izraženo u TEU jedinicama)	50.444	83.689	120.146	A.D. "Port of Adria"
<b>Operativni cilj:</b>	<b>1.2</b>	<b>Povećanje bruto tonaže crnogorske trgovačke mornarice</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Bruto tonaža crnogorske trgovačke mornarice	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			142.000 BT	240.000 BT	450.000 BT	MSP, Lučke kapetanije
<b>Operativni cilj:</b>	<b>1.3</b>	<b>Povećanje broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj jahti upisanih u crnogorski Registar jahti	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			259	350	520	UPSUL, Odjeljenje za Registar jahti

Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
	2	Visina ostvarene naknade po osnovu upisa jahti u Registar, brisanja jahte iz Registra i tehničkog pregleda	40.053,83 eura	56.000 eura	100.000 eura	UPSUL, Odjeljenje za Registar jahti
<b>Operativni cilj:</b>	1.4	<b>Postizanje održivog rasta i konkurentnosti crnogorske pomorske privrede, u kontekstu plave ekonomije, sinergijom i zajedničkim doprinosom svih činilaca pomorske privrede primjenjujući integralni, multisektorski pristup uz koordinirano usaglašavanje prioriteta</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj aktivnih poslovnih subjekata u oblasti plave ekonomije	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			488	650	750	Poreska uprava
<b>Operativni cilj:</b>	1.5	<b>Pozicionirati Crnu Goru kao atraktivnu nautičku i krizing destinaciju</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj izdatih vinjeti	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			5.076	7.000	10.000	MSP
	2	Broj luka nautičkog turizma	5	7	10	MSP



Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
	3	Broj brodogradilišnih luka namijenjenih izgradnji i remontu jahti i megajahti	2	2	3	MSP
	4	Broj uplovljenja brodova na kružnim putovanjima u luku Bar	16	31	50	MSP, Lučka kapetanija
<b>Strateški cilj:</b>	<b>2</b>	<b>Jačanje kapaciteta pomorske administracije Crne Gore i pojednostavljenje administrativnih procedura</b>				
<b>Operativni cilj:</b>	<b>2.1</b>	<b>Obezbijediti primjenu međunarodnih obaveza Crne Gore kao obalne države, države zastave i države luke</b>				
<b>Indikator učinka:</b>			Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
	1	Primijenjeni ADRREP izvještaji	2.232	2.800	4.000	UPSUL
	2	Broj obuka zaposlenih Pomorsko-operativnog centra	10	25	35	UPSUL
	3	Broj sprovedenih kontrola rada Priznatih organizacija	0	3	5	MSP
<b>Operativni cilj:</b>	<b>2.2</b>	<b>Kontinuirano unaprjeđivati sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine na moru, te bezbjednost lučkih postrojenja i brodova</b>				

Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
Indikator učinka:	1	Broj zaposlenih inspektora sigurnosti pomorske plovidbe	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			4	10	16	MSP
	2	Broj distress poziva na godišnjem nivou	45	30	20	UPSUL
	3	Broj pomorskih nezgoda i nesreća	5	4	2	Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda
	4	Broj akcija traganja i spašavanja na moru	35	25	15	UPSUL
5	Parametar procesa isplavljenja SAR čamaca	15	10	5	UPSUL	

Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
	6	Broj prekoračenja brzine u Bokotorskom zalivu	1.000	500	300	UPSUL
<b>Operativni cilj:</b>	<b>2.3</b>	<b>Pojednostavljenje administrativnih procedura</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj dostupnih elektronskih servisa na portalu E-Uprave ili na drugom mjestu koji se odnose na pomorstvo i pomorsku privredu	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			0	5	10	Ministarstvo javne uprave
	2	Broj elektronskih evidencija o upisanim čamcima, brodovima, jahtama i drugim plovnim objektima	2	3	4	MSP
<b>Strateški cilj:</b>	<b>3</b>	<b>Veća uključenost civilnog sektora, a naročito strukovnih nevladinih udruženja, u svim procesima koji prethode donošenju strateških odluka, normativnih akata, predlaganja sistemskih rješenja za prevazilaženje izazova u sektoru pomorske privrede</b>				
<b>Operativni cilj:</b>	<b>3.1</b>	<b>Povećanje medijske zastupljenosti svih aktivnosti pomorske administracije Crne Gore u cilju aktivnog uključivanja civilnog društva u razvojne procese crnogorske pomorske privrede</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj upućenih javnih poziva u početnoj fazi izrade akta	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			2	5	10	MSP

Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
	2	Broj organizovanih Okruglih stolova za javne rasprave	2	10	15	MSP
<b>Strateški cilj:</b>	<b>4</b>	<b>Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede</b>				
<b>Operativni cilj:</b>	<b>4.1</b>	<b>Ojačana kadrovska struktura u pomorskoj administraciji i u privatnom sektoru, edukovana i osposobljena da aktivno učestvuje u donošenju odluka i kreiranju razvojnih pravaca u pomorstvu</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj obuka kojima su prisustvovali zaposleni u pomorskoj administraciji	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			10	20	30	MSP
	2	Broj obuka zaposlenih u pomorskoj administraciji	3	8	10	MSP
<b>Operativni cilj:</b>	<b>4.2</b>	<b>Stručno osposobljavanje i cjeloživotno učenje svih činilaca crnogorske pomorske privrede</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj akreditovanih programa za stručno osposobljavanje zaposlenih u crnogorskoj pomorskoj privredi	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			0	4	8	Ministarstvo prosvjete



Indikatori učinka za postizanje operativnih ciljeva						
	2	Broj uvedenih poreskih olakšica za subjekte pomorske privrede koji ulažu u osposobljavanje kadra	0	1	3	Ministarstvo finansija
<b>Strateški cilj:</b>	<b>5</b>	<b>Rast pomorske privrede zasnovan je na principima zelene ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj:</b>	<b>5.1</b>	<b>Stvoriti odgovarajuće pretpostavke u javnom i privatnom pomorskom sektoru za privredni rast zasnovan na principima zelene ekonomije</b>				
<b>Indikator učinka:</b>	1	Broj potvrđenih međunarodnih konvencija koje tretiraju zelenu ekonomiju	Početna vrijednost (2018):	Ciljna vrijednost na polovini sprovođenja strateškog dokumenta (2025):	Ciljna vrijednost na kraju sprovođenja strateškog dokumenta (2030):	Izvor verifikacije:
			0	Potvrđena Međunarodna Konvencija o uklanjanju olupina, 2017 (Najrobi konvencija)	Potvrđena Hongkoška međunarodna konvencija o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova, 2009	MVP
	2	Broj luka koje imaju sopstvenu opremu za prihvatanje i zbrinjavanje brodskog otpada i ostataka tereta	0	2	Sve luke saglasno MARPOL konvenciji i nacionalnim zakonodavstvom imaju sopstvenu opremu za prihvatanje i zbrinjavanje brodskog otpada i ostataka tereta	MSP

## D.1.3 Pregled strateških i operativnih ciljeva

U skladu sa Uredbom o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata definisani su, pored strateških, i operativni ciljevi. Strateški cilj je definisan kao rezultat koji se želi postići u oblasti javne politike na državnom nivou sprovođenjem strategije. Operativni cilj je konkretan rezultat koji se želi postići u okviru strateškog cilja aktivnostima planiranim u određenom vremenskom periodu. Prilikom izrade Strategije razvoja pomorske privrede, Projektni tim nastojao je da strateški cilj predstavlja zbir svih operativnih ciljeva koji se na njega odnose. Svaki operativni cilj definisan je na način da istovremeno bude specifičan, mjerljiv, akciono orijentisan, realističan i vremenski ograničen.

Ključne aktivnosti koje je projektni tim identifikovao prikazane su u sljedećoj šemi. Svaka ključna aktivnost koja čini dio Integrisanog akcionog plana biće dodijeljena nadležnom organu za fazu sprovođenja/finansiranja/rada.

Ref. br.	Strateški cilj	Ref. br.	Operativni ciljevi	Ref. br.	Aktivnosti
1	Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju	1.1	Postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru	1.1.1	Izmijeniti važeću zakonsku regulativu u cilju uspostavljanja integralnog i centralizovanog upravljanja svim lukama u Crnoj Gori
				1.1.2	Rekonstrukcija i modernizacija postojećih lučkih kapaciteta
				1.1.3	Izgradnja novog kontejnerskog terminala u luci Bar koji će pozicionirati luku Bar kao luku od regionalnog značaja
				1.1.4	Podsticati razvoj luke Bar kao logističkog centra koji je integrisan u multimodalni transportni sistem i formiranje radnog tijela koje će imati zadatak da prati i koordinira razvoj logističkih aktivnosti preko luke Bar i Crne Gore
				1.1.5	Razvoj intermodalnosti i pristupačnosti kroz izgradnju i modernizaciju putne i željezničke infrastrukture u cilju bolje saobraćajne povezanosti crnogorskih luka sa zaleđem i rješavanju uskih grla na putnoj infrastrukturi
				1.1.6	Postizanje pune iskorišćenosti potencijala slobodne zone luke Bar kroz podsticanje proizvodne i prerađivačke djelatnosti unutar zone
				1.1.7	Otvaranje graničnog prelaza Sukobin za robni promet u cilju bolje saobraćajne povezanosti luke Bar sa zaleđem
				1.1.8	Intenzivirati aktivnosti na povećanju obima željezničkog prevoza kontejnera u cilju smanjenja ukupnih troškova prevoza i unaprjeđenja konkurentnosti luke Bar, što će dovesti do manjeg uticaja kombinovanog prevoza na životnu sredinu
				1.1.9	Konstantno raditi na unaprjeđenju efikasnosti i kvalitetu pružanja primarnih lučkih usluga radi obezbjeđivanja konkurentnosti crnogorskih luka u odnosu na luke regiona
				1.1.10	Na godišnjem nivou planirati za koje lučke usluge i infrastrukturne projekte će biti pokrenut postupak za dodjelu koncesije ili zasnivanja privatno-javnog partnerstva, sve u cilju podsticanja investicija u pomorsku privredu, unaprjeđenja efikasnosti i kvaliteta pružanja lučkih usluga, što će u konačnom doprinijeti konkurentnosti crnogorskih luka

Ref. br.	Strateški cilj	Ref. br.	Operativni ciljevi	Ref. br.	Aktivnosti		
				1.1.11	Unaprijediti postojeći Port Community System (PCS), koji je razvila AD "Luka Bar", kao jedinstven i integrisani informacijski sistem za razmjenu podataka između lučkih operatera, organa vlasti i drugih subjekata koji učestvuju u pomorskom prevozu, odnosno lučkom poslovanju		
				1.1.12	Podstaci izgradnju lučkog LNG terminala		
				1.1.13	Obezbijediti adekvatne prihvatne kapacitete za ribarsku flotu		
				1.1.14	Staviti u funkciju privrednog razvoja napuštenu ili neiskorišćenu lučku infrastrukturu i druge priobalne objekte		
				1.1.15	Izgradnja vodnih terminala i izgradnja novih pristaništa za prihvat putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju		
				1.1.16	Izrada analize o potencijalima korišćenja hidroaviona za prevoz putnika i operacije traganja i spašavanja na moru i potrebama izgradnje prihvatnih kapaciteta i zavisno od rezultata analize preduzimanje konkretnih aktivnosti s tim u vezi		
				1.1.17	Obezbijediti adekvatne remontne kapacitete za redovni i vanredni remont prvenstveno brodova pomorske unutrašnje plovidbe (trajekti, tegljači i potiskivači, ribarski brodovi, manji putnički brodovi, čamci za obavljanje privredne djelatnosti i drugi plovni objekti).		
		1.2	Povećanje bruto tonaže crnogorske trgovačke mornarice			1.2.1	Unaprijeđenjem organizacione strukture i kadrovskom osposobljenošću, odnosno jačanjem kapaciteta pomorske administracije obezbijediti adekvatnu kontrolu države zastave nad brodovima koji viju crnogorsku zastavu, odnosno kontrolu rada priznatih organizacija koje obavljaju poslove tehničkog nadzora i statutorne sertifikacije crnogorskih brodova
						1.2.2	Intenzivirati aktivnosti na prenosu ovlašćenja za tehnički nadzor i statutornu sertifikaciju brodova i na druge Priznate organizacije, odnosno klasifikaciona društva čime se stvaraju preduslovi za povećanje ukupnog broja brodova koji imaju crnogorsku državnu pripadnost
						1.2.3	Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na jedinstvenom sistemu oporezivanja brodarskih aktivnosti u vidu tonažne takse privući što veći broj brodara koji će svoje brodove upisati u crnogorski upisnik
						1.2.4	Podsticati finansijski sektor za uključivanje u finansiranje investicionih projekata nabavke brodova
						1.2.5	Liberalizacija uslova za upis u crnogorski upisnik pomorskih trgovačkih brodova u pogledu nacionalnosti brodara
						1.2.6	Digitalizacija crnogorskih upisnika brodova
		1.3	Povećanje broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti			1.3.1	Izrada analize atraktivnosti crnogorske zastave i važećeg zakonodavnog okvira koji tretira upis jahti u crnogorski Registar jahti. Predmetna analiza imaće za cilj da utvrdi komparativne prednosti i potencijale crnogorske zastave i preciznije definiše akcioni plan za realizaciju ovog operativnog cilja

Ref. br.	Strateški cilj	Ref. br.	Operativni ciljevi	Ref. br.	Aktivnosti		
				1.3.2	Unaprjeđenje organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti. Jačanje administrativnih kapaciteta Registra jahti Crne Gore može podrazumijevati konstituisanje nezavisnog Registra jahti i učešće privatnog sektora u svim oblastima vezanim za upis jahti, uključujući i promociju zastave		
				1.3.3	Uspostavljanje globalne mreže nezavisnih tehničkih inspektora koji bi, po ovlaštenju Registra jahti, vršili osnovne, odnosno redovne i vanredne tehničke preglede jahti čija baždarska dužina ne prelazi 24 m, a koje se kvalifikuju za upis u Registar jahti Crne Gore		
				1.3.4	Intenziviranje aktivnosti na promociji crnogorskog Registra jahti aktivnim učešćem administracije na nautičkim sajmovima i publikacijama u specijalizovanim časopisima		
				1.3.5	Pojednostavljenje administrativnih procedura digitalizacijom postupka upisa jahti, izdavanja isprava i samog vođenja Registra jahti		
				1.3.6	Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na tonažnoj taksi privući što veći broj vlasnika jahti koji će svoje jahte upisati u crnogorski Registar jahti s posebnim akcentom na mega-jahte za privrednu djelatnost		
				1.4.1	Osnivanje crnogorskog pomorskog klastera koji će za članove imati privredne subjekte koji potpadaju pod sektor plave ekonomije		
		1.4	Postizanje održivog rasta i konkurentnosti crnogorske pomorske privrede, u kontekstu plave ekonomije, sinergijom i zajedničkim doprinosom svih činilaca pomorske privrede primjenjujući integralni, multisektorski pristup uz koordinirano usaglašavanje prioriteta			1.4.2	Institucionalna podrška aktivnom učešću članova crnogorskog pomorskog klastera na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima u cilju promocije potencijala crnogorske pomorske privrede i privlačenju stranih investicija u pomorsku privredu
						1.4.3	Institucionalna podrška razvijanju sinergija crnogorskog pomorskog klastera sa organizacijama koje imaju za cilj jačanje bilateralne privredne saradnje u oblasti pomorstva, inovacija i naučno-istraživačkih djelatnosti
						1.4.4	Restrukturiranje brodarskih društava "Crnogorska plovdba" AD Kotor i "Barska plovdba" AD Bar u cilju postizanja njihove održivosti i finansijske stabilnosti
						1.4.5	Podržati nabavku RO-RO putničkog broda u cilju obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i nesmetanog linijskog prevoza robe i putnika između Crne Gore i drugih zemalja regiona od strane domaćih brodara
						1.4.6	Poreskim oslobođenjima i drugim olakšicama podsticati razvoj unutrašnjeg pomorskog saobraćaja upotrebom "eko-brodova"
						1.4.7	Povećati efikasnost javnog sektora u privlačenju i realizaciji direktnih stranih investicija u pomorsku privredu i uspostavljanje atraktivnog poslovnog ambijenta s tim u vezi. Formirati posebno radno tijelo koje će u opisu posla imati promovisanje investicionih potencijala crnogorske pomorske privrede u zemlji i inostranstvu kroz izradu odgovarajućih promotivnih materijala, dobru medijsku zastupljenost, učestvovanje na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima i dr.



Ref. br.	Strateški cilj	Ref. br.	Operativni ciljevi	Ref. br.	Aktivnosti
		1.5	Pozicionirati Crnu Goru kao atraktivnu nautičku i krizing destinaciju	1.4.8	Izrada Akcionog plana koji će definisati aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca.
				1.5.1	Podsticati investicije u izgradnju novih luka nautičkog turizma i lučkih kapaciteta za remont jahti i mega jahti
				1.5.2	Stvaranje uslova za uravnoteženu preraspodjelu prihvata brodova na kružnim putovanjima između trgovačkih luka od nacionalnog značaja
				1.5.3	Stimulisati vlasnike jahti da neku od crnogorskih luka nautičkog turizma izaberu za svoju matičnu luku između ostalog izgradnjom zimovnika za jahte. Stvaranje uslova da već prepoznatljive luke nautičkog turizma postanu centar aktivnosti pomorskih subjekata koji upravljaju mega-jahtama za privrednu djelatnost sa svim multiplikativnim efektima koji iz toga proizilaze.
				1.5.4	Formiranje međuresornog radnog tijela koje bi pratilo razvoj nautičkog i krizing turizma i usvajalo korektivne mjere kada se za tim ukaže potreba
				1.5.5	Organizovanje Okruglog stola na temu obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koju vlasnik, odnosno korisnik plovnog objekta upotrebom istog pričinu trećim licima, proširivanja odnosnih rizika i revidiranja najniže osigurane sume. U rad ovog Okruglog stola uključiti sve relevantne nadležne institucije, osiguravajuća društva, zainteresovanu stručnu javnost i druge činioce pomorske privrede, kako bi na najbolji mogući način sagledali, a potom i predložili konkretna inovirana zakonska rješenja.
				1.5.6	Organizovanje stručne rasprave na temu osiguranja od odgovornosti luka nautičkog turizma i postojećih rješenja iz Zakona o obligacionom odnosima kod činjenice da se ovo pitanje reflektuje i na prirodu i bitne elemente ugovora o vezu koji kao takav do sada nije direktno prepoznat ovim zakonom niti Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine koji tretira obligacione odnose u pomorstvu.
2	Jačanje kapaciteta pomorske administracije Crne Gore i pojednostavljenje administrativnih procedura	2.1	Obezbijediti primjenu međunarodnih obaveza Crne Gore kao obalne države, države zastave i države luke	2.1.1	Izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta, u skladu sa Strategijom razvoja saobraćaja za period 2019-2035, o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, i drugih konvencija pomorskog imovinskog prava, kodeksa, protokola, i rezolucija i EU pravne tekovine
				2.1.2	Aktivno učešće crnogorske pomorske administracije u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO) i drugih tijela Evropske unije i ne samo (EMSA, IALA, IMSO) i obavezno informisanje, gdje je primjenjivo, svih relevantnih subjekata u pomorskoj privredi Crne Gore o svim aktivnostima koje su u toku u pomenutim organizacijama
				2.1.3	Formiranje posebne sekcije na zvaničnoj internet prezentaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva koja će sadržati sve nacionalne propise koji uređuju pomorsko-pravnu materiju, uključujući i međunarodne konvencije i evropske propise koji su transponovani u nacionalno zakonodavstvo

Ref. br.	Strateški cilj	Ref. br.	Operativni ciljevi	Ref. br.	Aktivnosti
				2.1.4	U skladu sa preporukama Evropske komisije, pristupiti izradi nacrtu, odnosno usvojiti Zakon o unutrašnjoj plovidbi
		2.2	Unaprijediti sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine na moru, te bezbjednost lučkih postrojenja i brodova	2.2.1	Jačanje administrativnih kapaciteta, organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti inspekcije sigurnosti pomorske plovidbe u skladu sa međunarodnim standardima i potrebama pomorske privrede. Koordinacija sa drugim inspekcijским organima
				2.2.2	Postizanje punopravnog članstva u PARIS MoU
				2.2.3	Potpuna implementacija VTMS sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem, koji će pokriti sve crnogorske luke i teritorijalno more Crne Gore kao i njegovo dalje unapređenje (implementacija CISE i STM-a, zamjena dotrajalih senzora i instalacija savremene senzorske opreme) i održavanje
				2.2.4	Odrediti i klasifikovati plovne puteve i ažurirati sve nautičke karte u cilju optimizacije i unaprijeđenja sigurnosti na moru
				2.2.5	Utvrđiti nautička sidrišta i uslove boravka plovnih objekata na istima
				2.2.6	Graditi i modernizovati objekte sigurnosti pomorske plovidbe i objekte pomorske signalizacije uz konstantno unapređenje sistema pomorskih telekomunikacija
				2.2.7	Modernizovati službu za traganje i spašavanje na moru po načelu povećanja efikasnosti. Unaprijediti interregionalnu saradnju u akcijama traganja i spašavanja sa susjednim zemljama u skladu sa međunarodnim sporazumima
				2.2.8	Izrada aplikacije za nautičare koja aktivira pozive na pomoć sa mobilnog telefona
				2.2.9	Obezbijediti dosljednu primjenu propisa o bezbjedonosnoj zaštiti lučkih postrojenja i brodova u svim crnogorskim lukama
				2.2.10	Izrada analize o opravdanosti obavezne upotrebe tegljača, odnosno potiskivača u Bokotorskom zalivu za određenu kategoriju plovnih objekata
		2.3	Pojednostavljenje administrativnih procedura	2.3.1	Uspostavljanje sistema "Nacionalnog jedinstvenog prozora" – "National Single Window" saglasno EU propisima i preporukama Evropske komisije
				2.3.2	Postepeno uspostavljanje i ažuriranje postojećih elektronskih evidencija (Informacioni sistem za pomorstvo) stanja u crnogorskim upisnicima brodova, čamaca, jahti i drugih plovnih objekata; stranih plovnih objekata koji se nalaze u teritorijalnom moru Crne Gore; izdatih vinjeta za privatnu upotrebu i privrednu djelatnost; zaključenih ugovora o obaveznom osiguranju u saobraćaju i drugih obaveznih osiguranja korisnika plovnih objekata kao i postepeno povezivanje naprijednavedenih baza podataka sa postojećim informacionim sistemima, kao i razmjena istih između UPSUL, inspekcijских organa, Lučkih kapetanija, osiguravajućih društava, organa lokalne samouprave, carinskih organa, što će

Ref. br.	Strateški cilj	Ref. br.	Operativni ciljevi	Ref. br.	Aktivnosti
					omogućiti da svi nadležni organi u realnom vremenu raspolažu preciznom informacijom o svakom plovnom objektu, odnosno da li korisnici plovnih objekata koji saobraćaju u teritorijalnom moru Crne Gore imaju zaključen odgovarajući ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju i da li obavljaju djelatnost iznajmljivanja plovila na zakonit način, odnosno da li se pridržavaju nacionalnih propisa.
				2.3.3	Uvođenje sistema eManifest po uzoru na analogna rješenja u Evropskoj uniji, uz tehničku podršku EMSA
				2.3.4	Izrada analize o uvođenju informaciono-komunikacionih tehnologija u sektor pomorske privrede s ciljem povećanja dostupnih elektronskih servisa na portalu E-Uprave koji se odnose na pomorstvo i pomorsku privredu
				2.3.5	Izrada i održavanje web aplikacije, odnosno mobilne aplikacije za elektronsko podnošenje dokumentacije za izdavanje i plaćanje vinjete
3	Veća uključenost civilnog sektora, a naročito strukovnih nevladinih udruženja, u svim procesima koji prethode donošenju strateških odluka, normativnih akata, predlaganja sistemskih rješenja za prevazilaženje izazova u sektoru pomorske privrede	3.1	Povećanje medijske zastupljenosti svih aktivnosti pomorske administracije Crne Gore u cilju aktivnog uključivanja civilnog društva u razvojne procese crnogorske pomorske privrede	3.1.1	Upućivanje javnog poziva zainteresovanoj javnosti prije otpočinjanja izrade nacrta zakona, strategija ili programa, da crnogorskoj pomorskoj administraciji već u pripremnoj fazi dostave svoje prijedloge i sugestije
				3.1.2	Kontinuirana saradnja sa Privrednom komorom Crne Gore, Savjetom za konkurentnost, Zajednicom opština, poslovnim asocijacijama u procesu kreiranja sektorskih politika i razvojnih pravaca u sektoru pomorske privrede
				3.1.3	Intenzivna medijska zastupljenost pomorske administracije u cilju promovisanja sektorske politike kako bi civilni sektor mogao aktivno participirati u relevantnim konsultativnim procesima
4	Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede	4.1	Ojačana kadrovska struktura u pomorskoj administraciji i u privatnom sektoru, edukovana i osposobljena da aktivno učestvuje u donošenju odluka i kreiranju razvojnih pravaca u pomorstvu	4.1.1	Podsticati programe obuke u zemlji i inostranstvu, kako bi kadrovi zaposleni u administraciji i privredi pratili i usvajali trendove na globalnom pomorskom tržištu
				4.1.2	Poboljšati uslove za rad kvalifikovanih kadrova sa iskustvom u pomorskoj administraciji, kako bi istima i rad u javnoj upravi bio u dovoljnoj mjeri atraktivan
				4.1.3	Podsticati izradu dokumentarnih filmova o pomorstvu koji bi se emitovali u crnogorskim medijima u cilju širenja znanja o pomorstvu
				4.1.4	Podsticati organizaciju stručnih i naučnih skupova u cilju razvijanja znanja o plavoj i zelenoj ekonomiji u kontekstu razvoja crnogorskog pomorstva
				4.1.5	Uspostavljanje inovacionog „haba“ u Baru kojim bi se obezbijedila podrška za realizaciju i komercijalizaciju segmenata preduzetničkih ideja vezanih za pomorstvo.

Ref. br.	Strateški cilj	Ref. br.	Operativni ciljevi	Ref. br.	Aktivnosti
		4.2	Stručno osposobljavanje i cjeloživotno učenje svih činilaca crnogorske pomorske privrede	4.2.1	Razvijanje akreditovanih programa za stručno osposobljavanje zaposlenih u crnogorskoj pomorskoj privredi uz mogućnost uvođenja sistema poreskih olakšica za one subjekte pomorske privrede koji ulažu u kontinuirano osposobljavanje svog kadra
5	Rast pomorske privrede zasnovan je na principima zelene ekonomije	5.1	Stvoriti odgovarajuće pretpostavke u javnom i privatnom pomorskom sektoru za privredni rast zasnovan na principima zelene ekonomije	5.1.1	Promotivne aktivnosti na podizanju svijesti kod svih činilaca pomorske privrede o benefitima privrednog rasta zasnovanog na načelima zelene ekonomije
				5.1.2	Potvrditi Međunarodnu konvenciju o uklanjanju olupina, 2017 (Najrobi konvencija)
				5.1.3	Potvrditi Hongkonšku međunarodnu konvenciju o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova, 2009
				5.1.4	Obezbijediti uslove za dostupnu i efikasnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta u svim crnogorskim lukama
				5.1.5	Izrada analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine
				5.1.6	Podsticati razvoj novih tehnologija i kontinuirano pratiti i unaprijedivati znanja, pravila i propise u cilju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodonika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija
				5.1.7	Nabavka opreme za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovnih i drugih objekata
				5.1.8	Nabavka specijalnog broda za saniranje posljedica zagađenja sa plovnih objekata kao i za potrebe traganja i spašavanja na moru
				5.1.9	Intenziviranje aktivnosti na akreditaciji laboratorija za kontrolu i mjerenje izduvnih gasova iz brodskih motora, te laboratorija za mjerenje kvaliteta broskog goriva



## D.1.4 Vremenska dinamika realizacije aktivnosti izražena Gantovim dijagramom

Ref. Broj	Aktivnosti	Period predviđen za realizaciju aktivnosti																		
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030								
1.1.1	Izmijeniti važeću zakonsku regulativu u cilju uspostavljanja integralnog i centralizovanog upravljanja svim lukama u Crnoj Gori																			
1.1.2	Rekonstrukcija i modernizacija postojećih lučkih kapaciteta																			
1.1.3	Izgradnja novog kontejnerskog terminala u luci Bar koji će pozicionirati luku Bar kao luku od regionalnog značaja																			
1.1.4	Podsticati razvoj luke Bar kao logističkog centra koji je integrisan u multimodalni transportni sistem i formiranje radnog tijela koje će imati zadatak da prati i koordinira razvoj logističkih aktivnosti preko luke Bar i Crne Gore																			
1.1.5	Razvoj intermodalnosti i pristupačnosti kroz izgradnju i modernizaciju putne i željezničke infrastrukture u cilju bolje saobraćajne povezanosti crnogorskih luka sa zaleđem i rješavanju uskih grla na putnoj infrastrukturi																			
1.1.6	Postizanje pune iskorišćenosti potencijala slobodne zone luke Bar kroz podsticanje proizvodne i prerađivačke djelatnosti unutar zone																			
1.1.7	Otvaranje graničnog prelaza Sukobin za robni promet u cilju bolje saobraćajne povezanosti luke Bar sa zaleđem																			
1.1.8	Intenzivirati aktivnosti na povećanju obima željezničkog prevoza kontejnera u cilju smanjenja ukupnih troškova prevoza i unaprjeđenja konkurentnosti luke Bar, što će dovesti do manjeg uticaja kombinovanog prevoza na životnu sredinu																			
1.1.9	Konstantno raditi na unaprjeđenju efikasnosti i kvalitetu pružanja primarnih lučkih usluga radi obezbjeđivanja konkurentnosti crnogorskih luka u odnosu na luke regiona																			
1.1.10	Na godišnjem nivou planirati za koje lučke usluge i infrastrukturne projekte će biti pokrenut postupak za dodjelu koncesije ili zasnivanja privatno-javnog partnerstva, sve u cilju podsticanja investicija u pomorsku privredu, unaprjeđenja efikasnosti i kvaliteta pružanja lučkih usluga, što će u konačnom doprinijeti konkurentnosti crnogorskih luka																			
1.1.11	Unaprjediti postojeći Port Community System (PCS), koji je razvila AD "Luka Bar", kao jedinstven i integrisani informacioni sistem za razmjenu podataka između lučkih operatera, organa vlasti i drugih subjekata koji učestvuju u pomorskom prevozu, odnosno lučkom poslovanju																			
1.1.12	Podstaći izgradnju lučkog LNG terminala																			
1.1.13	Obezbijediti adekvatne prihvatne kapacitete za ribarsku flotu																			
1.1.14	Staviti u funkciju privrednog razvoja napuštenu ili neiskorišćenu lučku infrastrukturu i druge priobalne objekte																			



DIO D: Strateški ciljevi integrisane pomorske politike - Vremenska dinamika realizacije aktivnosti izražena Gantovim dijagramom

Ref. Broj	Aktivnosti	Period predviđen za realizaciju aktivnosti																		
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030								
1.3.6	Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na tonažnoj taksi privući što veći broj vlasnika jahti koji će svoje jahte upisati u crnogorski Registar jahti s posebnim akcentom na mega-jahte za privrednu djelatnost																			
1.4.1	Osnivanje crnogorskog pomorskog klastera koji će za članove imati privredne subjekte koji potpadaju pod sektor plave ekonomije																			
1.4.2	Institucionalna podrška aktivnom učešću članova crnogorskog pomorskog klastera na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima u cilju promocije potencijala crnogorske pomorske privrede i privlačenju stranih investicija u pomorsku privredu																			
1.4.3	Institucionalna podrška razvijanju sinergija crnogorskog pomorskog klastera sa organizacijama koje imaju za cilj jačanje bilateralne privredne saradnje u oblasti pomorstva, inovacija i naučno-istraživačkih djelatnosti																			
1.4.4	Restrukturiranje brodarskih društava "Crnogorska plovidba" AD Kotor i "Barska plovidba" AD Bar u cilju postizanja njihove održivosti i finansijske stabilnosti																			
1.4.5	Podržati nabavku RO-RO putničkog broda u cilju obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i nesmetanog linijskog prevoza robe i putnika između Crne Gore i drugih zemalja regiona od strane domaćih brodara																			
1.4.6	Poreskim oslobođenjima i drugim olakšicama podsticati razvoj unutrašnjeg pomorskog saobraćaja upotrebom "eko-brodova"																			
1.4.7	Povećati efikasnost javnog sektora u privlačenju i realizaciji direktnih stranih investicija u pomorsku privredu i uspostavljanje atraktivnog poslovnog ambijenta s tim u vezi. Formirati posebno radno tijelo koje će u opisu posla imati promovisanje investicionih potencijala crnogorske pomorske privrede u zemlji i inostranstvu kroz izradu odgovarajućih promotivnih materijala, dobru medijsku zastupljenost, učestvovanje na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima i dr.																			
1.4.8	Izrada Akcionog plana koji će definisati aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca.																			
1.5.1	Podsticati investicije u izgradnju novih luka nautičkog turizma i lučkih kapaciteta za remont jahti i mega jahti																			
1.5.2	Stvaranje uslova za uravnoteženu preraspodjelu prihvaća brodova na kružnim putovanjima između trgovačkih luka od nacionalnog značaja																			
1.5.3	Stimulisati vlasnike jahti da neku od crnogorskih luka nautičkog turizma izaberu za svoju matičnu luku – izgradnja zimovnika za jahte i koordinacija sa nadležnim carinskim organima u vezi primjene Istanbulske konvencije, odnosno carinskih propisa koji se odnose na privremeni uvoz plovila																			







DIO D: Strateški ciljevi integrisane pomorske politike - Vremenska dinamika realizacije aktivnosti izražena Gantovim dijagramom

Ref. Broj	Aktivnosti	Period predviđen za realizaciju aktivnosti																				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030										
3.1.1	Upućivanje javnog poziva zainteresovanoj javnosti prije otpočinjanja izrade nacrtu zakona, strategija ili programa, da crnogorskoj pomorskoj administraciji već u pripremnoj fazi dostave svoje prijedloge i sugestije																					
3.1.2	Kontinuirana saradnja sa Privrednom komorom Crne Gore, Savjetom za konkurentnost, Zajednicom opština, poslovnim asocijacijama u procesu kreiranja sektorskih politika i razvojnih pravaca u sektoru pomorske privrede																					
3.1.3	Intenzivna medijska zastupljenost pomorske administracije u cilju promovisanja sektorske politike kako bi civilni sektor mogao aktivno participirati u relevantnim konsultativnim procesima																					
4.1.1	Podsticati programe obuke u zemlji i inostranstvu, kako bi kadrovi zaposleni u administraciji i privredi pratili i usvajali trendove na globalnom pomorskom tržištu																					
4.1.2	Poboljšati uslove za rad kvalifikovanih kadrova sa iskustvom u pomorskoj administraciji, kako bi istima i rad u javnoj upravi bio u dovoljnoj mjeri atraktivan																					
4.1.3	Podsticati izradu dokumentarnih filmova o pomorstvu koji bi se emitovali u crnogorskim medijima u cilju širenja znanja o pomorstvu																					
4.1.4	Podsticati organizaciju stručnih i naučnih skupova u cilju razvijanja znanja o plavoj i zelenoj ekonomiji u kontekstu razvoja crnogorskog pomorstva																					
4.1.5	Uspostavljanje inovacionog „haba“ u Baru kojim bi se obezbijedila podrška za realizaciju i komercijalizaciju segmenata preduzetničkih ideja vezanih za pomorstvo.																					
4.2.1	Razvijanje akreditovanih programa za stručno osposobljavanje zaposlenih u crnogorskoj pomorskoj privredi uz mogućnost uvođenja sistema poreskih olakšica za one subjekte pomorske privrede koji ulažu u kontinuirano osposobljavanje svog kadra																					
5.1.1	Promotivne aktivnosti na podizanju svijesti kod svih činilaca pomorske privrede o benefitima privrednog rasta zasnovanog na načelima zelene ekonomije																					
5.1.2	Potvrditi Međunarodnu konvenciju o uklanjanju olupina, 2017 (Najrobi konvencija)																					
5.1.3	Potvrditi Hongkonšku međunarodnu konvenciju o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova, 2009																					
5.1.4	Obezbijediti uslove za dostupnu i efikasnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta u svim crnogorskim lukama																					

DIO D: Strateški ciljevi integrisane pomorske politike - Vremenska dinamika realizacije aktivnosti izražena Gantovim dijagramom

Ref. Broj	Aktivnosti	Period predviđen za realizaciju aktivnosti																		
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030								
5.1.5	Izrada analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine																			
5.1.6	Podsticati razvoj novih tehnologija i kontinuirano pratiti i unaprjeđivati znanja, pravila i propise u cilju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodnika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija.																			
5.1.7	Nabavka opreme za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovnih i drugih objekata																			
5.1.8	Nabavka specijalnog broda za saniranje posljedica zagađenja sa plovnih objekata																			
5.1.9	Intenziviranje aktivnosti na akreditaciji laboratorija za kontrolu i mjerenje izduvnih gasova iz brodskih motora, te laboratorija za mjerenje kvaliteta brodskog goriva																			

## D.1.5 Akcioni plan za 2020-2021. godinu

Akcioni plan definiše aktivnosti za sprovođenje Strategije razvoja pomorske privrede radi postizanja utvrđenih strateških i operativnih ciljeva i predstavlja sastavni dio strateškog dokumenta. Predloženi Akcioni plan obuhvata period od dvije godine, odnosno 2020. i 2021. godinu. Ukoliko se kroz redovne Godišnje izvještaje o praćenju sprovođenja Strategije razvoja pomorske privrede pokaže potrebnim, akcioni plan se može revidirati. Imajući u vidu da je primjena Strategije planirana dugoročno, u desetogodišnjem periodu, akcioni planovi će biti razvijani periodično, na način da realno odražavaju tokove u sektoru pomorske privrede (tržišne, ekonomske, političke, društvene, socijalne i dr.). Donošenjem novog akcionog plana nakon isteka prethodnog biće otvorena i mogućnost revizije postavljenih ciljeva u slučaju da se ispostavi da su nerealno planirani, uzimajući u obzir mogućnost izmjene početno identifikovanih problema ili novonastale prioritetne reforme.

Imajući u vidu osnovne premise kojih se neophodno pridržavati shodno regulativi koja bliže uređuje način i metodologiju izrade strateških dokumenata, odnosno njihovih pratećih akcionih planova, Akcioni plan koji dajemo u nastavku sadrži sve obavezne elemente za planirane aktivnosti čija realizacija će otpočeti u 2020., odnosno 2021. godini. Aktivnosti koje će biti kontinuirano realizovane u periodu 2020.-2030. godina ili u periodu po isteku dvogodišnjeg akcionog plana, zbog njihovog strateškog planiranja i značaja strukturirane su u narednim tabelama i bliži opis same planirane aktivnosti, sa parametrima koji su u vrijeme izrade strateškog dokumenta poznati, imajući u vidu zrelost projekta. Predmetne aktivnosti klasifikovane su, zavisno od vremenske dinamike predviđene za realizaciju aktivnosti, na srednjoročne i dugoročne aktivnosti.

## Akcioni plan za 2020-2021. godinu

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>1</b>	<b>Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>1.1</b>	<b>Postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru</b>				
1.1.1	Izmijeniti važeću zakonsku regulativu u cilju uspostavljanja integralnog i centralizovanog upravljanja svim lukama u Crnoj Gori	Kroz inovirani zakonski okvir upravljanje lukama regulisati na način da sve nadležnosti koje se odnose na upravljanje lukama, a koje su sada podijeljene između Organa uprave (Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama) i Pravnog lica (JP za upravljanje morskim dobrom Crne Gore), budu povjerene jednom nadležnom organu, odnosno UPSUL-u	Donijet Zakon o lukama	-MSP	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
1.1.16	Izrada analize o potencijalima korišćenja hidroaviona za prevoz putnika i operacije traganja i spašavanja na moru i potrebama izgradnje prihvatnih kapaciteta	Korišćenje hidroaviona značajno bi unaprijedilo efikasnost prevoza, smanjenje troškova i skratilo vrijeme putovanja, uz manja ulaganja u infrastrukturu. Hidroavioni bi pružili izuzetnu podršku i tokom operacija traganja i spašavanja na moru, jer praktično pružaju mogućnosti letjelice i plovila tokom ovakvih akcija.	Izrađena Analiza o potencijalima korišćenja hidroaviona za prevoz putnika i operacije traganja i spašavanja na moru i potrebama izgradnje prihvatnih kapaciteta	MSP	10.000 eura	Budžet	2020. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
<b>Operativni cilj: 1.3</b>		<b>Povećanje broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti</b>					
1.3.1	Izrada analize atraktivnosti crnogorske zastave i važećeg zakonodavnog okvira koji tretira upis jahti u crnogorski Registar jahti. Predmetna analiza imaće za cilj da utvrdi komparativne prednosti i potencijale crnogorske zastave i preciznije definiše akcioni plan za realizaciju ovog operativnog cilja	Neophodno je analizirati i identifikovati barijere koje je nužno otkloniti kako bi crnogorski Registar jahti postao konkurentan. Komparativna analiza konkurentskih registara ukazaće na mjere koje je potrebno preduzeti kako bi se povećao broj jahti upisanih u Registar jahti Crne Gore. Analiza će ukazati da li je nužno sprovesti aktivnost 1.3.2 u dijelu koji se odnosi na konstituisanje nezavisnog Registra jahti i učešće privatnog sektora u svim oblastima vezanim za upis jahti, uključujući i promociju zastave	Urađena Analiza atraktivnosti crnogorske zastave i važećeg zakonodavnog okvira koji tretira upis jahti u crnogorski Registar jahti	MSP	20.000 eura	Budžet	2021. godina
1.3.2	Unaprjeđenje organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti. Jačanje administrativnih kapaciteta Registra jahti Crne Gore može podrazumijevati konstituisanje nezavisnog Registra jahti i učešće privatnog sektora u svim oblastima vezanim za upis jahti, uključujući i promociju zastave	Imajući u vidu trenutni broj zaposlenih u Odjeljenju za registar jahti, kao i činjenicu da je potrebno obezbijediti njihovu kontinuiranu edukaciju, neophodno je unaprijediti organizacionu strukturu i jačati kadrovsku osposobljenost službenika Registra jahti. Unaprjeđenje organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti Registra jahti će u konačnom dovesti i do realizacije operativnog cilja odnosno povećanja broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti. Kadrovsko osposobljavanje službenika Registra jahti sprovodiće UPSUL. U zavisnosti od rezultata analize označene brojem 1.3.1, ova aktivnost može podrazumijevati i izmjene i dopune Zakona o jahtama, te su s tim u vezi planirana budžetska sredstva;	Veći broj zaposlenih i adekvatno edukovanih zaposlenih u Odjeljenju za registar jahti	MSP UPSUL MF	5.000 eura	Budžet	2020-2022. godina
1.3.5	Pojednostavljenje administrativnih procedura digitalizacijom postupka upisa jahti, izdavanja isprava i samog vođenja Registra jahti	Administrativne procedure vezane za upis jahti, izdavanje isprava i vođenje Registra jahti je, sa aspekta efikasnosti i olakšanog pristupa korisnicima usluge, neophodno unaprijediti kroz proces digitalizacije po uzoru na sve konkurentne zastave. Postupak digitalizacije podrazumijeva prethodni popis i analizu procedura koje je potrebno digitalizovati korišćenjem informacionih tehnologija. Aktivnost podrazumijeva nabavku i instalaciju odgovarajućeg softverskog rješenja kao i obuku službenika.	Digitalizovane administrativne procedure vezane za upis jahti, izdavanje isprava i vođenje Registra jahti	MSP UPSUL	30.000 eura	Budžet	2021-2022. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
1.3.6	Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na tonažnoj taksi privući što veći broj vlasnika jahti koji će svoje jahte upisati u crnogorski Registar jahti s posebnim akcentom na mega-jahte za privrednu djelatnost	Neophodno je unaprijediti poresku, odnosno fiskalnu politiku u ovoj oblasti kako bi crnogorski Registar jahti postao konkurentan i kao takav privukao prije svega vlasnike mega – jahti koje su namijenjene privrednoj djelatnosti sa svim benefitima koji iz toga proističu. Ova aktivnost podrazumijeva međuresorne konsultacije. Tonažna taksa je već uvedena od strane mnogih evropskih zemalja u cilju poboljšanja konkurentnosti nacionalnih zastava.	Zakonski okvir kojim će poreska, odnosno fiskalna politika biti stimulativna i privući vlasnike jahti da iste upišu u crnogorski Registar jahti	MF MSP UPSUL Poreska uprava	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021-2022. godina
<b>Operativni cilj:</b>		<b>1.4</b>	<b>Postizanje održivog rasta i konkurentnosti crnogorske pomorske privrede, u kontekstu plave ekonomije, sinergijom i zajedničkim doprinosom svih činilaca pomorske privrede primjenjujući integralni, multisektorski pristup uz koordinirano usaglašavanje prioriteta</b>				
1.4.1	Osnivanje crnogorskog pomorskog klastera koji će za članove imati privredne subjekte koji potpadaju pod sektor plave ekonomije	Kao jedan od najznačajnijih razloga za nedovoljnu iskorišćenost potencijala sektora plave ekonomije, jeste nepostojanje odgovarajućeg organizovanog i jasno koordiniranog nastupa na tržištu i prema institucijama od strane činilaca pomorske privrede. Formiranjem crnogorskog pomorskog klastera značajno bi se unaprijedio i osnažio na tržištu položaj svih privrednih subjekata pojedinačno, ali i sektora plave ekonomije u cjelini.	Osnovan je crnogorski pomorski klaster koji okuplja privredne subjekte iz sektora plave ekonomije	MSP Privredni subjekti iz sektora plave ekonomije	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
1.4.4	Restrukturiranje brodarskih društava "Crnogorska plovdba" AD Kotor i "Barska plovdba" AD Bar u cilju postizanja njihove održivosti i finansijske stabilnosti	Imajući u vidu stanje na globalnom pomorskom tržištu, kao i činjenicu da navedena brodarska društva već određeno vrijeme nisu u mogućnosti da samostalno servisiraju kreditne obaveze nastale po osnovu izgradnje četiri broda za prevoz suvih rasutih tereta, analize koje su rađene u cilju racionalizacije njihovog poslovanja kao jedino održivo rješenje nameću restrukturiranje ovih brodarskih društava i konsolidaciju flote.	Završen postupak restrukturiranja brodarskih društava	MSP "Crnogorska plovdba" AD Kotor "Barska plovdba" AD Bar	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
1.4.7	Povećati efikasnost javnog sektora u privlačenju i realizaciji direktnih stranih investicija u pomorsku privredu i uspostavljanje atraktivnog poslovnog ambijenta s tim u vezi. Formirati posebno radno tijelo koje će u opisu posla imati promovisanje investicionih potencijala crnogorske pomorske privrede u zemlji i inostranstvu kroz izradu odgovarajućih promotivnih materijala, dobru medijsku	Neophodno je da pomorska administracija uzme aktivno učešće u procesima koji mogu doprinijeti privlačenju i realizaciji direktnih stranih investicija. U pregovorima sa potencijalnim investitorima od izuzetnog je značaja slanje jasne poruke da administracija podržava kvalitetne razvojne projekte i ugovore, te je pasivnu ulogu javnog sektora neophodno zamijeniti proaktivnim pristupom.	Fomirano je radno tijelo koje će imati jasan zadatak da promovise investicione potencijale crnogorske pomorske privrede u zemlji i inostranstvu	MSP Sekretarijat za razvojne projekte	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2021. godina



Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	zastupljenost, učestvovanje na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima i dr.						
1.4.8	Izrada Akcionog plana koji će definisati aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca.	Ova aktivnost predviđa izradu posebnog akcionog plana kojim bi se utvrdile aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca koji nesumnjivo predstavljaju značajan potencijal daljeg razvoja crnogorskog pomorstva. Predmetni akcioni plan predviđuje aktivnosti koje se odnose na dalje unaprjeđenje i ažuriranje Informacionog sistema za pomorstvo, odnosno elektronske baze podataka o pomorcima, izdatim pomorskim dokumentima i ovlašćenjima o osposobljenosti i o njihovom plovidbenom stažu; revidiranje kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca, kao i centara za obuku pomoraca; usaglašavanje nadležnosti između nadležnih Ministarstava, po pitanju obrazovanja, obuke, socijalne i zdravstvene zaštite pomoraca; izrada programa zapošljavanja pomorskih pripravnika na domaćim i stranim brodovima; uključivanje pomoraca u nacionalni sistem socijalne i zdravstvene zaštite po uzoru na druge pomorske zemlje; sagledavanje i eventualne izmjene poreske politike koja se odnosi na oporezivanje zarada pomoraca, usvajanje granskog kolektivnog ugovora za pomorce koji su angažovani u međunarodnoj i obalnoj plovidbi i dr.	Usvojen Akcioni plan koji bliže definiše aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca	MSP	15.000 eura	Budžet	2020-2021. godina
<b>Operativni cilj:</b>		<b>1.5</b>	<b>Pozicionirati Crnu Goru kao atraktivnu nautičku i kruzingu destinaciju</b>				
1.5.4	Formiranje međuresornog radnog tijela koje bi pratilo razvoj nautičkog turizma i usvajalo korektivne mjere kada se za tim ukaže potreba	U dosadašnjoj praksi formiranje Operativnih timova za realizaciju ključnih infrastrukturnih projekata dalo je konkretne rezultate, tako da je preporučljivo nastaviti sa ovom praksom i to na način što bi međuresorno radno tijelo bilo formirano sa zadatkom praćenja razvoja nautičkog turizma i u tom smislu pravovremeno bi ukazivalo na mjere koje je potrebno preduzeti kako bi se kontinuirano ne samo pratilo, nego i unaprjeđivao nautički turizam.	Formirano međuresorno radno tijelo za razvoj nautičkog turizma	MSP MORT	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
1.5.5.	Organizovanje Okruglog stola na temu obaveznog osiguranja od odgovornosti za	Organizovanje Okruglog stola na temu obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koju vlasnik,	Održan Okrugli sto na temu obaveznog osiguranja od	MSP ANO	1.000 eura	Budžet	2021. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Blizi opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	štetu koju vlasnik, odnosno korisnik plovnog objekta upotrebom istog pričinu trećim licima, proširivanja odnosnih rizika i revidiranja najniže osigurane sume. U rad ovog Okruglog stola uključiti sve relevantne nadležne institucije, osiguravajuća društva, zainteresovanu stručnu javnost i druge činioce pomorske privrede, kako bi na najbolji mogući način sagledali, a potom i predložili konkretna inovirana zakonska rješenja	odnosno korisnik plovnog objekta upotrebom istog pričinu trećim licima, proširivanja odnosnih rizika i revidiranja najniže osigurane sume. Analizom stanja utvrđene su slabosti u sistemskim rješenjima obaveznih osiguranja u pomorskom saobraćaju koje mogu predstavljati barijeru za dalji razvoj nautičkog turizma. Važeće zakonsko rješenje predviđa da je vlasnik, odnosno ovlašćeni korisnik plovnog objekta, koji se po propisima o registraciji plovnih objekata upisuje u registar plovnih objekata, dužan da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom plovnog objekta pričinu trećim licima nanošenjem tjelesnih povreda, narušavanjem zdravlja ili smrti. Pod štetom se smatra i šteta koja je pričinjena trećem licu usljed pada stvari sa plovnog objekta ili izbacivanjem stvari iz plovnog objekta. Dakle, ugovori o osiguranju koji se zaključuju saglasno ovom zakonu ne obuhvataju odgovornost za štetu koju upotrebom plovnog objekta njegov vlasnik ili korisnik pričinu drugim plovnim objektima, stvarima trećih lica uključujući štetu izazvanu na lučkoj infrastrukturi i štetu nastalu po životnu sredinu. Kako se radi o izuzetno kompleksnoj materiji, rješavanje ovog pitanja zahtijeva interresorski pristup i angažovanje odgovarajućih stručnih i kadrovskih potencijala, to je obrađivač ovim strateškim dokumentom predvidio konkretnu aktivnost koja za cilj ima sagledavanje i eventualno inoviranje postojećih zakonskih rješenja koji uređuju ovu oblast. U tom smislu, obrađivač će nakon usvajanja Strategije razvoja pomorske privrede, u okviru definisane vremenske dinamike, organizovati Okrugli sto na temu obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koju vlasnik, odnosno korisnik plovnog objekta upotrebom istog pričinu trećim licima, proširivanja odnosnih rizika i revidiranja najniže osigurane sume, te će u rad ovog Okruglog stola uključiti sve relevantne nadležne institucije, osiguravajuća društva, zainteresovanu stručnu javnost i druge činioce pomorske privrede, kako bi	odgovornosti za štetu koju vlasnik, odnosno korisnik plovnog objekta upotrebom istog pričinu trećim licima, proširivanja odnosnih rizika i revidiranja najniže osigurane sume. Na tako organizovanom Okruglom stolu razmotrene su ovdje identifikovane slabosti i predložena konkretna inovirana zakonska rješenja	BOCG i dr.			

Ref. br.	Aktivnosti	Blizi opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		na najbolji mogući način sagledali, a potom i predložili konkretna inovirana zakonska rješenja.					
1.5.6	Organizovanje stručne rasprave na temu osiguranja od odgovornosti luka nautičkog turizma i postojećih rješenja iz Zakona o obligacionom odnosima kod činjenice da se ovo pitanje reflektuje i na prirodu i bitne elemente ugovora o vezu koji kao takav do sada nije direktno prepoznat ovim zakonom niti Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine koji tretira obligacione odnose u pomorstvu.	<p>Obradivač je analizom sistema obaveznih osiguranja utvrdio da djelatnosti luka za nautički turizam nisu obuhvaćene obaveznim osiguranjima, te da je ova tema aktuelna i u drugim državama u regionu koje imaju razvijen nautički turizam, a koje žele da isti dodatno unaprijede. U tom smislu, nesporno je da bi se na ovaj način podigao nivo odgovornosti korisnika luke što bi rezultiralo smanjenjem broja štetnih događaja, unaprijeđenjem sigurnosti i bezbjednosti crnogorskih luka nautičkog turizma, ali i samih plovnih objekata. U konačnom, vlasnik ili korisnik plovnog objekta će zasigurno preferirati nautičku destinaciju koja je kreirala odgovarajući pravni okvir koji u najvećoj mogućoj mjeri pruža sigurno i bezbjedno okruženje za njegov plovni objekat ali i brzu i efiksnu naplatu svake eventualne štete koja nastane tokom korišćenja usluga luke nautičkog turizma. Načelno, pitanje osiguranja od odgovornosti veže se za svaku privrednu djelatnost, pa tako i za djelatnost luka nautičkog turizma. U slučaju luke nautičkog turizma, moglo bi se zaključiti da ista obavlja rizičnu djelatnost imajući u vidu da čuva imovinu velike vrijednosti prema ugovoru sa korisnicima veza. Posao čuvanja imovine veće vrijednosti sam po sebi može uzrokovati i štetu na toj imovini što povlači odgovornost luke, a samim tim i potrebu za osiguranjem od takve odgovornosti. U tom smislu, strateškim dokumentom je predviđena realizacija konkretne aktivnosti koja za cilj ima sagledavanje i eventualno inoviranje postojećih zakonskih rješenja koju ovu vrstu osiguranja svrstavaju u dobrovoljna osiguranja.</p>	Postavljen normativno-pravni okvir koji na odgovarajući način reguliše obavezno osiguranje od odgovornosti za djelatnosti luka nautičkog turizma, te bitne elemente ugovora o vezu.	MSP UPSUL ANO NBOCG AMCG i dr.	1.000 eura	Budžet	2021. godina
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>2</b>	<b>Jačanje administrativnih kapaciteta pomorske administracije Crne Gore i pojednostavljenje administrativnih procedura</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>2.1</b>	<b>Obezbjediti primjenu međunarodnih obaveza Crne Gore kao obalne države, države zastave i države luke</b>				
2.1.1	Izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta, u skladu sa Strategijom razvoja saobraćaja za	Kako bi se jasno definisali sve postojeći nedostaci u pogledu ispunjenosti međunarodnih obaveza i	Izrađen Starteški dokument o ispunjavanju međunarodnih	MSP	30.000 eura	Budžet	2021. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Blizi opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	period 2019-2035., o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, i drugih konvencija pomorskog imovinskog prava, kodeksa, protokola i rezolucija i EU pravne tekovine	odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države iste je neophodno na sistematičan način identifikovati i strateški se odrediti prema njima izradom posebnog strateškog dokumenta. Takav strateški dokument sadržaće analizu postojećeg pravnog i institucionalnog okvira i njegove usklađenosti sa međunarodno prihvaćenim obavezama, uključujući i pravnu tekovinu Evropske unije, konvencije privatnog pomorskog prava i dr. kao i s prijedlogom aktivnosti koje se odnose na potvrđivanje međunarodnih konvencija, odnosno usklađivanja sa pravnom tekovinom Evropske unije. Realizacija ove aktivnosti, u vezi sa aktivnošću br. 2.1.3 podrazumijeva formiranje operativnog tima, odnosno radnog tijela, koji će popisati i pratiti međunarodne konvencije, prije svega one iz pomorskog imovinskog prava kojima treba pristupiti kako bi se stvorio unificirani pomorsko-pravni okvir koji bi zasigurno predstavljao polaznu osnovu za unaprjeđenje konkurentnosti crnogorske pomorske privrede.	obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države.				
2.1.3	Formiranje posebne sekcije na zvaničnoj internet prezentaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva koja će sadržati sve nacionalne propise koji uređuju pomorsko-pravnu materiju, uključujući i međunarodne konvencije i evropske propise koji su transponovani u nacionalno zakonodavstvo	Iako na zvaničnoj internet prezentaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva postoji sekcija za normativni okvir, ona obuhvata propise iz nadležnosti svih Direktorata. Radi preglednosti, bolje dostupnosti svim zainteresovanim subjektima, a po uzoru na tradicionalno pomorske zemlje, sistematizovanje pomorskog normativnog okvira prepoznato je kao aktivnost koju je potrebno realizovati u kratkoročnom periodu.	Na zvaničnoj internet prezentaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva formirana posebna sekcija koja sadrži sve nacionalne i međunarodne propise relevantne za sektor pomorstva	MSP MVP	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
2.1.4.	U skladu sa preporukama Evropske komisije, pristupiti izradi nacrtu i usvojiti Zakon o unutrašnjoj plovidbi	U izvještaju Evropske komisije za 2019. godinu ukazano je da nije uočen napredak kada je u pitanju usklađivanje prava unutrašnje plovidbe sa pravnom tekovinom Evropske unije, odnosno sa sljedećim EU direktivama: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktiva 2006/87/EC</li> <li>• Direktiva 96/50/EC,</li> <li>• Direktiva 2004/26/EC</li> </ul>	Usvojen Zakon o unutrašnjoj plovidbi	MSP	10.000 eura	Budžet	2021. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Blizi opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		U tom smislu, potrebno je pristupiti izradi odnosno nacrtu zakona čije je usvajanje od strane Vlade Crne Gore predviđeno za 2021. godinu.					
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.2</b>	<b>Unaprijediti sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine na moru, te bezbjednost lučkih postrojenja i brodova</b>				
2.2.2	Postizanje punopravnog članstva u PARIS MoU	Neophodno je ostvariti značajniji napredak kada je u pitanju kontrola države luke u cilju učlanjenja u Memorandum o saglasnosti o nadzoru države luke ili državnoj kontroli u lukama iz 1982. godine (Pariški memorandum o razumijevanju - Paris MoU). Ova aktivnost će biti realizovana dosljednom implementacijom preporuka koje proizilaze iz članstva i primjenom odgovarajućih zakonskih rješenja.	Crna Gora je punopravna članica Paris MoU-a	MSP	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
2.2.3	Potpuna implementacija VTMS sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem, koji će pokriti sve crnogorske luke i teritorijalno more Crne Gore kao i njegovo dalje unapređenje (implementacija CISE i STM-a, zamijena dotrajalih senzora i instalacija savremene senzorske opreme) i održavanje	VTMS sistem je namijenjen za regulisanje pomorskog saobraćaja kao i za upotrebu u slučajevima traganja i spašavanja na moru, Neophodno je nastaviti aktivnosti usmjerene na njegovu potpunu implementaciju. Implementacijom VTMS sistema se pokušavaju predvidjeti, spriječiti i preduzeti mjere za ublažavanje visokog rizika od zagađenja mora i dr.	VTMS sistem je u potpunosti implementiran	UPSUL	Sredstva su već obezbijedena za prvu fazu potpune implementacije. Za održavanje i modernizaciju sistema tokom 2025-2026. godine i kasnije 2030. godine, sredstva će biti naknadno procijenjena	IPA III Budžet	2020-2021. godina (modernizacija je predviđena za 2025, 2026, i 2030 godinu)
2.2.4	Odrediti i klasifikovati plovne puteve i ažurirati sve nautičke karte u cilju optimizacije i unapređenja sigurnosti na moru	Usljed sve značajnijeg povećanja obima pomorskog saobraćaja, koje osim benefita nosi i određene rizike prvenstveno u dijelu sigurnosti pomorske plovidbe, neopodno je realizovati datu aktivnost.	Klasifikovani plovni putevi	MSP UPSUL ZHSCG	60.000,00 eura	Budžet i dr.	2020-2022. godina
2.2.5	Utvrđiti nautička sidrišta i uslove boravka plovnih objekata na istima	Saglasno važećim propisima, konkretno odredbama Zakona o lukama sidrište je definisano kao uređeni i označeni dio mora namijenjen sidrenju i/ili vezivanju plovnih objekata. Lučko područje za luke od nacionalnog, odnosno lokalnog značaja i sidrište luke utvrđuje Vlada na predlog Organa uprave odnosno Pravnog lica, a u skladu sa planskim dokumentom kojim se definiše obalno područje.	Utvrđena nautička sidrišta	MSP UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina



Ref. br.	Aktivnosti	Blizi opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		<p>Označavanje granice sidrišta luke iz stava 1 ovog člana vrši se uz saglasnost Lučke kapetanije. Shodno odredbama Zakona o lukama, utvrđivanje granica i kriterijume za utvrđivanje granica lučkog područja i sidrišta luke, kao i način označavanja tih granica propisuje Vlada.</p> <p>Pitanje sidrišta je sada adresirano Zakonom i izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe iz 2019. godine, koji sidrište definiše na isti način, tj. kao uređeni i označeni dio mora namijenjen sidrenju plovnih objekata. U dijelu koji se odnosi na određivanje sidrišta, ovim izmjenama i dopunama zakona predviđeno je da sidrišta određuje organ uprave nadležan za pomorsku sigurnost u saradnji sa organom uprave nadležnim za hidrografsku djelatnost. Određivanje sidrišta i definisanje uslova za sidrišta je neophodno prvenstveno iz razloga sigurnosti pomorske plovidbe. Inicijative koje su do sada postojale nisu dale konkretan rezultat, a usljed neminovnosti realizacije date aktivnosti ista je prepoznata kao prioritarna i tako je i definisana njena vremenska dinamika realizacije.</p>					
2.2.6	Graditi i modernizovati objekte sigurnosti pomorske plovidbe i objekte pomorske signalizacije uz konstantno unaprjeđenje sistema pomorskih telekomunikacija	Planirana aktivnost će doprinijeti sigurnosti pomorske plovidbe, te očuvanju i zaštiti života i imovine na moru. Posredno, sa očekivanim povećanjem obima pomorskog saobraćaja za očekivati je i da će u narednom periodu doći do uvećanja prihoda po osnovu naknade za korišćenje objekata sigurnosti plovidbe.	<p>Izgrađeni novi i modernizovani postojeći objekti sigurnosti pomorske plovidbe i objekti pomorske signalizacije</p> <p>Unaprijeđen sistem pomorskih komunikacija</p>	UPSUL	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	Budžet	2020-2022. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
2.2.10	Izrada analize o opravdanosti obavezne upotrebe tegljača, odnosno potiskivača u Bokokotorskom zalivu za određenu kategoriju plovnih objekata	Ako izuzmemo 2020. godinu u kojoj je uslijed posljedica pandemije izazavane COVID-19 virusom, broj uplovljenja u Bokokotorski zaliv smanjen, nesporno je da se u posljednjoj deceniji broj uplovljenja u ovo područje, naročito brodova na kružnim putovanjima, konstantno uvećavao. U tom smislu, značajno uvećanje obima pomorskog saobraćaja u ovom prostorno limitiranom akvatorijumu povećava rizik po sigurnost pomorske plovidbe, te je potrebno izraditi sveobuhvatnu analizu koja bi dala odgovor na pitanje da li je opravdana obavezna upotreba tegljača, odnosno potiskivača u Bokokotorskom zalivu za određenu kategoriju plovnih objekata.	Izrađena analiza o opravdanosti obavezne upotrebe tegljača, odnosno potiskivača u Bokokotorskom zalivu za određenu kategoriju plovnih objekata	MSP IPA II, III	60.000 eura	Budžet IPA	2021. godina
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.3</b>	<b>Pojednostavljene administrativnih procedura</b>				
2.3.2	Postepeno uspostavljanje i ažuriranje postojećih elektronskih evidencija (Informacioni sistem za pomorstvo) stanja u crnogorskim upisnicima brodova, čamaca, jahti i drugih plovnih objekata; stranih plovnih objekata koji se nalaze u teritorijalnom moru Crne Gore; izdatih vinjeta za privatnu upotrebu i privrednu djelatnost; zaključenih ugovora o obaveznom osiguranju u saobraćaju i drugih obaveznih osiguranja korisnika plovnih objekata kao i postepeno povezivanje naprijednavedenih baza podataka sa postojećim informacionim sistemima, kao i razmjena istih između UPSUL, inspeksijskih organa, Lučkih kapetanija, osiguravajućih društava, organa lokalne samouprave, carinskih organa, što će omogućiti da svi nadležni organi u realnom vremenu raspoložu preciznom informacijom o svakom plovnom objektu, odnosno da li korisnici plovnih objekata koji saobraćaju u teritorijalnom moru Crne Gore imaju zaključen odgovarajući ugovor o obaveznom osiguranju u saobraćaju i da li obavljaju djelatnost iznajmljivanja	Ova aktivnost ima za cilj da uvođenjem informacionih tehnologija značajno unaprijedi rad i efikasnost pomorske administracije Crne Gore, a posebno inspeksijskih organa. Njena realizacija će osjetno unaprijediti sigurnost na moru, a očekuju se značajni efekti po suzbijanje sive ekonomije kada su u pitanju djelatnosti iznajmljivanja plovila.  Aktivnost će se sprovesti iz više faza, a svaka baza podataka će se po njenom kompletiranju stavljati u upotrebu.	Uspostavljen Informacioni sistem za pomorstvo	Nacionalni biro osigurača MSP UPSUL IPA II, III	30.000 eura	Budžet	2020-2021. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Blizi opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	plovnih objekata na zakonit način, odnosno da li se pridržavaju nacionalnih propisa.						
2.3.4	Izrada analize o uvođenju informaciono-komunikacionih tehnologija u sektor pomorske privrede s ciljem povećanja dostupnih elektronskih servisa na portal e-uprave koji se odnose na pomorstvo i pomorsku privredu	Informaciono-komunikacione tehnologije su u sektoru pomorske privrede postale nužnost, tako da će se izradom odgovarajuće analize omogućiti da jasno prepoznamo koji elektronski servisi trebaju biti u tom cilju uvedeni i kakve benefite će imati od toga i pomorska administracija i korisnici javnih usluga koje administracija pruža kao servis građana	Urađena Analiza o uvođenju informaciono-komunikacionih tehnologija u sektor pomorske privrede	MSP	15.000 eura	Budžet	2021. godina
2.3.5	Izrada i održavanje web aplikacije, odnosno mobilne aplikacije za elektronsko podnošenje dokumentacije za izdavanje i plaćanje vinjete	Izrada i održavanje web aplikacije, odnosno mobilne aplikacije za elektronsko podnošenje dokumentacije za izdavanje i plaćanje vinjete predstavlja jedan od prioriteta u smislu eliminisanja administrativnih barijera kada je u pitanju razvoj nautičkog turizma. Predviđeni budžet, u okviru ovog akcionog plana, obuhvata samo izradu odnosno aplikacije dok će za njeno održavanje biti predviđena dodatna sredstva	Izrađena aplikacije za elektronsko podnošenje dokumentacije za izdavanje i plaćanje vinjete	MSP	30.000 eura	Budžet IPA	2021. godina
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>3</b>	<b>Veća uključenost civilnog sektora, a naročito strukovnih nevladinih udruženja, u svim procesima koji prethode donošenju strateških odluka, normativnih akata, predlaganja sistemskih rješenja za prevazilaženje izazova u sektoru pomorske privrede</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>3.1</b>	<b>Povećanje medijske zastupljenosti svih aktivnosti pomorske administracije Crne Gore u cilju aktivnog uključivanja civilnog društva u razvojne procese crnogorske pomorske privrede</b>				
<i>Operativni ciljevi i aktivnosti čija je realizacija neophodna za ostvarenje strateškog cilja broj 3, strateški su planirani kao kontinuirani, odnosno zahtijevaju punu posvećenost svih nosilaca aktivnosti u dugoročnom periodu, odnosno u periodu 2020-2030. godina. Iz tog razloga, detaljnija struktura ovih aktivnosti prezentovana je u Planu dugoročnih aktivnosti</i>							
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>4</b>	<b>Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>4.1</b>	<b>Ojačana kadrovska struktura u pomorskoj administraciji i u privatnom sektoru, edukovana i osposobljena da aktivno učestvuje u donošenju odluka i kreiranju razvojnih pravaca u pomorstvu</b>				
4.1.2	Poboljšati uslove za rad kvalifikovanih kadrova sa iskustvom u pomorskoj administraciji, kako bi istima rad u javnoj upravi bio u dovoljnoj mjeri atraktivan	Kao osnovni razlog otežanog obezbjeđenja kvalifikovanih kadrova u pomorskoj administraciji, navodi se neadekvatna nadoknada, posebno kada se ima u vidu da su zarade posade na brodovima i po više desetina puta veće od zarade visoko rukovodnog kadra u pomorskoj administraciji.	Kvalifikovani kadrovi koji rade u pomorskoj administraciji adekvatno su nagrađeni za svoj rad	MSP MF UPSUL	Da, iznos nije moguće procijeniti jer je u pitanju politika zarada u javnom sektoru	Budžet	2020-2022. godina
4.1.3	Podsticati izradu dokumentarnih filmova o pomorstvu koji bi se emitovali u crnogorskim medijima u cilju širenja znanja o pomorstvu	Aktivnost bi podrazumijevala da odgovarajući dokumentarni filmovi ukažu ne samo na bogatu crnogorsku pomorsku tradiciju, nego i na aktuelne i očekivane tokove u pomorstvu. Takođe, pomorstvo bi trebalo biti na adekvatan način i prikazano kao oblast koja pruža gotovo neograničene mogućnosti i potencijale u korišćenju ovog značajnog resursa,	Izrađen dokumentarni film o pomorstvu Emitovan dokumentarni film o pomorstvu	MSP	20.000 eura	Budžet	2021-2022. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		kako bi podstakli i mlade da se orijentišu ka pomorskim obrazovnim disciplinama i pozivu.					
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>4</b>	<b>Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>4.2</b>	<b>Stručno osposobljavanje i cjeloživotno učenje svih činilaca crnogorske pomorske privrede</b>				
<i>Operativni ciljevi i aktivnosti čija je realizacija neophodna za ostvarenje strateškog cilja broj 4, strateški su planirani kao srednjoročni ili kontinuirani, odnosno zahtijevaju punu posvećenost svih nosilaca aktivnosti u srednjem roku ili dugoročno, u periodu 2020-2030. godina. Iz tog razloga, detaljnija struktura ovih aktivnosti prezentovana je u Planu srednjoročnih aktivnosti i Planu dugoročnih aktivnosti</i>							
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>5</b>	<b>Rast pomorske privrede zasnovan je na principima zelene ekonomije</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>5.1</b>	<b>Stvoriti odgovarajuće pretpostavke u javnom i privatnom pomorskom sektoru za privredni rast zasnovan na principima zelene ekonomije</b>				
5.1.2	Potvrditi Međunarodnu konvenciju o uklanjanju olupina, 2017 (Najrobi konvencija)	Evropska komisija od 2009. godine kontinuirano promovise potvrđivanje i primjenu svih IMO konvencija koje uređuju pitanje odgovornosti brodarka i sistem naknade štete u vezi sa brodarskim aktivnostima. I u tom dijelu je ostvaren važan napredak, posebno stupanjem na snagu Konvencije o uklanjanju olupina iz 2007. godine.	Potvrđena Međunarodna konvencija o uklanjanju olupina, 2017 (Najrobi konvencija)	MSP MVP	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
5.1.3	Potvrditi Hongkonšku međunarodnu konvenciju o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova, 2009	Ovom Konvencijom Crna Gora bi preuzela na sebe obavezu da u potpunosti i dosljedno primijenjuje njene odredbe, radi sprječavanja, smanjenja, svođenja na najmanju mjeru i u mjeri u kojoj je to moguće, eliminisanja nezgoda, povreda i drugih negativnih posledica po ljudsko zdravlje i životnu sredinu, a koje prouzrokuje aktivnost recikliranja brodova, kao i da unaprijedi bezbjednost brodova, zaštitu zdravlja ljudi i životnu sredinu tokom čitavog vijeka trajanja broda	Potvrđena Hongkonška međunarodna konvencija o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova, 2009	MSP MVP	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina
5.1.4	Obezbijediti uslove za dostupnu i efikasnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta u svim crnogorskim lukama	U pogledu evropskih propisa o lučkim prihvatnim objektima za broski otpad i ostatke tereta, Evropska komisija je preduzela niz aktivnosti na poboljšanju i ovog segmenta evropske pomorske industrije. Naime, Evropska komisija je dala niz smjernica koje imaju za cilj poboljšanje manipulacije broskog otpada u evropskim lukama i efikasniji nadzor nadležnih organa nad sprovođenjem MARPOL konvencije i drugih srodnih propisa, pa je predviđena aktivnost prepoznata strateškim dokumentom kao jedna od prioritetnih i s tim u skladu joj je određena i vremenska dinamika realizacije.	Obezbijedeni odgovarajući uslovi za dostupnu i efikasnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta u svim crnogorskim lukama	UPSUL Luke	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i	JPP Koncesije	2020-2022. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Blizi opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
					dostizanje željenog indikatora rezultata		
5.1.5	Izrada analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine	Sa aspekta održivog razvoja treba imati u vidu da prihvat prevelikog broja plovniha objekata u Bokokotorskom zalivu potencijalno ima negativne efekte po neke parametre životne sredine, a prije svega na biodiverzitet mora. Iz navedenih razloga, neophodno je definisati prihvatni kapacitet zaliva i dimenzionirati dinamiku uplovljavanja i režima u lukama na ovom prostoru i time smanjiti uticaj pomorskog saobraćaja na životnu sredinu definisanjem jasnih mjera ublažavanja takvih efekata.	Urađena Analiza optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine	MSP	30.000 eura	Budžet	2020-2021. godina
5.1.7	Nabavka opreme za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovniha i drugih objekata	U skladu sa međunarodno preuzetim obavezama i nacionalnim zakonodavstvom, neophodno je nabaviti adekvatnu opremu u cilju saniranja posljedica polucija mora sa plovniha i drugih objekata, kako bi nadležni organi mogli hitno i efikasno da reaguju u slučajevima zagađenja mora, saglasno Nacionalnom planu za reagovanje u vanrednim situacijama.	Nabavljena oprema za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovniha i drugih objekata	UPSUL	Da	Budžet IPA	2020-2021. godina
5.1.8	Nabavka specijalnog broda za saniranje posljedica zagađenja sa plovniha objekata	U skladu sa međunarodno preuzetim obavezama Crne Gore kao obalne države, neophodno je nabaviti specijalni brod u cilju saniranja posljedica zagađenja mora sa plovniha i drugih objekata, kako bi nadležni organi mogli hitno i efikasno da reaguju u slučajevima zagađenja mora.	Nabavljen specijalni brod za saniranje posljedica zagađenja sa plovniha objekata	UPSUL	Da	Budžet IPA	2021. godina
5.1.9	Intenziviranje aktivnosti na akreditaciji laboratorija za kontrolu i mjerenje izduvniha gasova iz brodskih motora, te laboratorija za mjerenje kvaliteta brodskog goriva	Zakonom o zaštiti vazduha uređuje se način praćenja kvaliteta vazduha, mjere zaštite, ocjenjivanje i poboljšanje kvaliteta vazduha, kao i planiranje i upravljanje kvalitetom vazduha. Na osnovu člana 30 ovog Zakona donesena je Uredba o graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija u tečnim gorivima naftnog porijekla, koja je objavljena u "Službenom listu Crne Gore", br. 17/2017. Ovom uredbom propisuju se vrste tečnih goriva naftnog porijekla, granične vrijednosti sadržaja zagađujućih materija, sadržaj aditiva na	Akreditovane laboratorije za kontrolu i mjerenje izduvniha gasova iz brodskih motora i laboratorije za mjerenje kvaliteta brodskog goriva	MSP ATCG AZPŽS	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2021. godina



Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		<p>bazi metala i druge karakteristike goriva, koje u pogledu zaštite životne sredine, treba da ispunjavaju goriva koja se stavljaju u promet, upotreba goriva na plovnim objektima u lukama, teritorijalnim vodama i isključivim ekonomskim zonama i zonama kontrole emisija oksida sumpora, način utvrđivanja i praćenja karakteristika goriva, metode za smanjenje emisija zagađujućih materija u vazduh i izvještavanje o usklađenosti sa graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija. Saglasno članu 8 ove Uredbe, brodsko dizel-gorivo može se stavljati u promet ukoliko sadržaj sumpora ne prelazi 15 g/kg (1,5% m/m), dok se brodska gasna ulja mogu stavljati u promet ukoliko sadržaj sumpora ne prelazi 1 g/kg (0,1% m/m). U tom smislu, neophodno je da se definišu laboratorije koje mogu da rade mjerenja emisija iz brodskih motora (NOx, Sox, CO, CO2, PM čestice) i to iz brodskih izduvnih sistema, i kvalitet brodskih goriva, kako bi se utvrdila eventualna odstupanja od standarda propisanih međunarodnim i nacionalnim zakonodavstvom.</p>					

## D.1.6 Plan srednjoročnih aktivnosti 2020-2025. godina

## Plan srednjoročnih aktivnosti 2020-2025. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>1</b>	<b>Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>1.1</b>	<b>Postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru</b>				
1.1.4	Podsticati razvoj luke Bar kao logističkog centra koji je integrisan u multimodalni transportni sistem i formiranje radnog tijela koje će imati zadatak da prati i koordinira razvoj logističkih aktivnosti preko luke Bar i Crne Gore	Crna Gora bi izgradnjom novog kontejnerskog terminala imala priliku da postane jedna od prvih luka Evrope za brodove koji dolaze iz Azije, čime bi se povećao dalji transport roba fider brodovima, željeznicom i druskim saobraćajem prema Centralnoj i Istočnoj Evropi, Sjevernoj Africi i zapadnoj Aziji, te jedna od posljednjih luka Evrope na putu ka Dalekom Istoku, što bi osim transportne djelatnosti luci Bar donijelo i šansu za razvoj proizvodnje i pakovanja robe u kontejnerima. Unaprijeđenjem putne i željezničke infrastrukture stvorili bi se i odgovarajući uslovi za multimodalni transportni sistem. U tom smislu, biće formirano radno tijelo koje će imati zadatak da prati i koordinira razvoj logističkih aktivnosti preko luke Bar i Crne Gore	Luka Bar je postala logistički centar koji je integrisan u multimodalni transportni sistem.	-MSP -Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama -Uprava za željeznice -Željeznička infrastruktura Crne Gore AD -Montecargo AD -Monteput	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	JPP Koncesija	2020-2025. godina
1.1.6	Postizanje pune iskorišćenosti potencijala slobodne zone luke Bar kroz podsticanje proizvodne i prerađivačke djelatnosti unutar zone	Slobodna zona luka Bar, predstavlja značajan ekonomski potencijal, a privlačenje inostranih investicija preko Slobodnih zona, koje nude niz prednosti zemlji domaćinu i inostranim investitorima, prepoznato je kao jedan od prioriteta. U ovom momentu, potencijali slobodne zone u luci Bar nisu dostigli maksimum i značajno je dostići stepen pune iskorišćenosti potencijala koje slobodna zona pruža.	Slobodna zona je u potpunosti iskorišćena. Postoji značajan broj zaključenih ugovora o obavljanju proizvodne i prerađivačke djelatnosti u Slobodnoj zoni	MEK "Luka Bar" AD	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2023. godina
1.1.7	Otvaranje graničnog prelaza Sukobin za robni promet u cilju bolje saobraćajne povezanosti luke Bar sa zaleđem	Realizacijom ove aktivnosti, posebno imajući u vidu investicije u putnu infrastrukturu u Republici Albaniji, te skraćeno vrijeme i troškove prevoza, unaprijedio bi se i	Povećan obim robnog prometa u Luci Bar	MVP MUP	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti		2020-2023. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		konkurentski položaj luke Bar, kako za teret koji se izvozi iz Crne Gore, tako i za robne tokove koji bi se preusmjerili iz/preko Albanije za Crnu Goru, ili bi bili u tranzitu preko Crne Gore			navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata		
1.1.11	Unaprijediti postojeći Port Community System (PCS), koji je razvila AD "Luka Bar", kao jedinstven i integrisani informacijski sistem za razmjenu podataka između lučkih operatera, organa vlasti i drugih subjekata koji učestvuju u pomorskom prevozu, odnosno lučkom poslovanju	Port Community System (PCS) je centralizovani i automatizovani sistem za razmjenu informacija i dokumentacije između organizacija i pomorskih vlasti koji je razvila AD "Luka Bar". PCS predstavlja elektronsku platformu s ciljem povezivanja različitih informacijskih sistema različitih organizacija i subjekata u lučkom poslovanju.	PCS je unaprijeđen i uvezuje različitih informacijskih sistema različitih organizacija i subjekte u lučkom poslovanju.	AD "Luka Bar"	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2024. godina
1.1.13	Obezbijediti adekvatne prihvatne kapacitete za ribarsku flotu	U cilju razvoja ribarstva neophodno je obezbijediti odgovarajuću logistiku na obali, što podrazumijeva uspostavljanje infrastrukture za ribarstvo na obali, tj. uspostavljanje mjesta prvog iskrcaja, mjesta prve prodaje, mjesta za vez ribarskih brodova u lukama, mjesta za remont ribarskih brodova i tzv. ribarske kućice.	Obezbijedeni adekvatni prihvatni kapacitete za ribarsku flotu	MSP MPRR UPSUL Luke Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	IPARD Budžet JPP Koncesije	2020-2023. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
1.1.14	Staviti u funkciju privrednog razvoja napuštenu ili neiskorišćenu lučku infrastrukturu i druge priobalne objekte	Neophodno je revalorizovati napuštenu ili neiskorišćenu lučku infrastrukturu i druge priobalne objekte, kako bi se uvećali potencijali u sektoru plave ekonomije i razvijala lučka djelatnost u značajnijem obimu i na većem lučkom području ukupno posmatrano	Napuštenu ili neiskorišćenu lučku infrastrukturu je ponovo u funkciji privrednog razvoja	MSP UPSUL Luke Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	JPP Koncesije	2020-2024. godina
1.1.15	Izgradnja vodnih terminala, te valorizacija i izgradnja novih pristaništa za prihvat putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju	U okviru postupka valorizacije potencijala svih vidova saobraćajne infrastrukture i maksimiziranja potencijala, predložena aktivnost podrazumijevala bi izgradnju vodnih terminala i u okviru aerodroma u Tivtu, što bi doprinijelo efikasnijem, ekonomičnijem transportu putnika sa aerodroma i rasterećenju putne infrastrukture u primorskoj regiji. Isti efekat postigao bi se i izgradnjom novih pristaništa za prihvat putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju.	Izgrađen vodni terminal  Izgrađena nova pristaništa za prihvat putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju	MSP UPSUL Luke Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	JPP Koncesije	2021-2025. godina
1.1.17	Obezbijediti adekvatne remontne kapacitete za redovni i vandredni remont prvenstveno brodova pomorske unutrašnje plovidbe (trajekti, tegljači i potiskivači, ribarski brodovi, manji putnički brodovi, čamci za obavljanje privredne djelatnosti i drugi plovni objekti).	Brodogradilišne luke u Crnoj Gori su primarno orijentisane na plovne objekte za sport i razonodu, te se u tom smislu prepoznaje potreba za obezbjeđenjem uslova za redovni i vandredni remont prvenstveno brodova pomorske unutrašnje plovidbe u Crnoj Gori.	Obezbijedjeni remontni kapaciteti	MSP UPSUL Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti	JPP Koncesije	2020-2025. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
					precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata		
<b>Operativni cilj:</b>		<b>1.2</b>	<b>Povećanje bruto tonaže crnogorske trgovačke mornarice</b>				
1.2.1	Unaprjeđenjem organizacione strukture i kadrovskom osposobljenošću, odnosno jačanjem kapaciteta pomorske administracije obezbijediti adekvatnu kontrolu države zastave nad brodovima koji viju crnogorsku zastavu, odnosno kontrolu rada priznatih organizacija koje obavljaju poslove tehničkog nadzora i statutorne sertifikacije crnogorskih brodova	Kao jedan od osnovnih nedostataka crnogorske pomorske administracije prepoznata je nedovoljna kadrovska osposobljenost, usljed koje se mjere koje su predmet predložene aktivnosti ne mogu realizovati na odgovarajući način i u potpunosti. Kako bi se predmetna aktivnost mogla realizovati, neophodno je unaprijediti organizacionu strukturu i jačati kadrovsku osposobljenost.	Unaprijeđena organizaciona struktura  Ojačani kapaciteti pomorske administracije	MSP UPSUL MF	50.000 eura	Budžet	2020-2023. godina
1.2.2	Intenzivirati aktivnosti na prenosu ovlaštenja za tehnički nadzor i statutornu sertifikaciju brodova i na druge Priznate organizacije, odnosno klasifikaciona društva čime se stvaraju preduslovi za povećanje ukupnog broja brodova koji imaju crnogorsku državnu pripadnost	Brodovi koji su angažovani u međunarodnoj trgovini moraju se pridržavati međunarodnih propisa o sigurnosti, bezbjednosti i zaštiti životne sredine koji su sadržani u instrumentima IMO (Međunarodne pomorske organizacije). Implementacija i sprovođenje ovih propisa je u nadležnosti svake države zastave (flag state) koja može delegirati sva ili dio svojih ovlaštenja u pogledu statutorne sertifikacije brodova i tehničkog nadzora na klasifikaciona društva. Kako brodovi postaju sve veći i kompleksniji, samo klasifikaciona društva, kao što su članovi IACS-a, imaju potrebne tehničke i stručne kapacitete da ih kontrolišu i pregledaju gdje god je to moguće, kroz svoju visoko razvijenu međunarodnu mrežu inspektora.	Prenijeta ovlaštenja za tehnički nadzor i statutornu sertifikaciju brodova na Priznate organizacije sa kojima još uvijek nemamo zaključene ugovore o prenosu ovlaštenja	MPS MVP UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2024. godina
1.2.6	Digitalizacija crnogorskih upisnika brodova	Administrativne procedure vezane za upis brodova, izdavanje isprava i vođenje Upisnika brodova, sa aspekta efikasnosti i olakšanog pristupa korisnicima usluge, neophodno unaprijediti kroz proces digitalizacije po uzoru na sve konkurentske zastave. Postupak digitalizacije podrazumijeva prethodni popis i analizu	Postupak digitalizacije upisnika u cjelosti sproveden	MPS	150.000 eura	Budžet, IPA	2021-2025. godina



Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		procedura koje je potrebno digitalizovati korišćenjem informacionih tehnologija. Aktivnost podrazumijeva nabavku i instalaciju odgovarajućeg softverskog rješenja kao i obuku službenika. Ova će se aktivnost realizovati u više faza i detaljno će biti obrazložena u Akcionom planu za 2022-2023. godinu.					
<b>Operativni cilj:</b>		<b>1.3</b>	<b>Povećanje broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti</b>				
1.3.3	Uspostavljanje globalne mreže nezavisnih tehničkih inspektora koji bi, po ovlaštenju Registra jahti, vršili osnovne, odnosno redovne i vanredne tehničke preglede jahti čija baždarska dužina ne prelazi 24 m, a koje se kvalifikuju za upis u Registar jahti Crne Gore	Kako brodovi postaju sve veći i kompleksniji, samo klasifikaciona društva, kao što su članovi IACS-a, imaju potrebne tehničke i stručne kapacitete da ih kontrolišu i pregledaju gdje god je to moguće, kroz svoju visoko razvijenu međunarodnu mrežu inspektora.	Uspostavljena globalna mreža nezavisnih tehničkih inspektora	MSP UPSUL	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	Budžet	2021-2023. godina
<b>Operativni cilj:</b>		<b>1.4</b>	<b>Postizanje održivog rasta i konkurentnosti crnogorske pomorske privrede, u kontekstu plave ekonomije, sinergijom i zajedničkim doprinosom svih činilaca pomorske privrede primjenjujući integralni, multisektorski pristup uz koordinirano usaglašavanje prioriteta</b>				
1.4.5	Podržati nabavku RO-RO putničkog broda u cilju obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i nesmetanog linijskog prevoza robe i putnika između Crne Gore i drugih zemalja regiona od strane domaćih brodara	Analize koje su rađene u cilju pronalaženja rješenja koje će omogućiti održivost brodarskih društava u većinskom državnom vlasništvu, ukazale su da je nabavka RO-RO putničkog broda prilika da se doprinese potencijalnoj održivosti i stabilnosti restrukturiranog brodarskog društva, te je u tom cilju i predložena predmetna aktivnost	Kupljen RO-RO putnički brod i stavljen u eksploataciju na međunarodnoj pomorskoj liniji	MSP MF IRF	12.000 000 eura	Kreditno zaduženje brodarskog društva kod komercijalnih banaka ili IRF-a JPP	2022. godina
<b>Operativni cilj:</b>		<b>1.5</b>	<b>pozicionirati Crnu Goru kao atraktivnu nautičku i krizing destinaciju</b>				
1.5.2	Stvaranje uslova za uravnoteženu preraspodjelu prihvaća brodova na kružnim putovanjima između trgovačkih luka od nacionalnog značaja	Strateškim dokumentom predviđena je realizacija određenih investicionih projekata na lučkom području Luke Bar, kao što je npr. produženje operativne obale na Gat V. Dodatno, planirane su i određene aktivnosti koje podrazumijevaju produbljivanje dna u cilju	Prihvata brodova na kružnim putovanjima je adekvatnije raspoređen	MSP Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije	JPP Koncesije	2020-2025. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		omogućavanja uplovljenja brodova sa većim gazom. Osim toga, Strategija predviđa izradu Analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu, što implicira moguća ograničenja u pogledu broja uplovljenja i kategorije plovni objekata u ovom osjetljivom području, što su već uradile neke obalne države koje imaju razvijen kruzing turizam u ekološki osjetljivim područjima. S tim u vezi, koordinisanom razvojnom politikom i kroz ovu aktivnost nastoje se stvoriti preduslovi za uravnoteženu preraspodjelu prihvata brodova na kružnim putovanjima između trgovačkih luka od nacionalnog značaja.	između trgovačkih luka od nacionalnog značaja		moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata		
1.5.3	Stimulisati vlasnike jahti da neku od crnogorskih luka nautičkog turizma izaberu za svoju matičnu luku - izgradnja zimovnika za jahte i koordinacija sa nadležnim carinskim organima u vezi primjene Istanbulske konvencije, odnosno carinskih propisa koji se odnose na privremeni uvoz plovila	Realizacija ove aktivnosti doprinijela bi stvaranju stimulatnog pravnog okvira za vlasnike jahti, kako bi kao svoju matičnu luku izabrali neku od crnogorskih luka nautičkog turizma.	Veći broj jahti koje imaju crnogorske luke kao svoje matične luke	MSP UPSUL MF Uprava carina Poreska uprava	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	JPP Koncesije	2021.-2024. godina
<b>Strateški cilj:</b>		<b>2</b>	<b>Jačanje kapaciteta pomorske administracije Crne Gore i pojednostavljenje administrativnih procedura</b>				
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.1</b>	<b>Obezbijediti primjenu međunarodnih obaveza Crne Gore kao obalne države, države zastave i države luke</b>				
<i>Operativni ciljevi i aktivnosti čija je realizacija neophodna za ostvarenje strateškog cilja broj 2, strateški su planirani kao kratkoročni ili kao takvi obuhvaćeni Akcionim planom 2020.-2021. godina ili su predviđeni kao kontinuirani, odnosno zahtijevaće punu posvećenost svih nosilaca aktivnosti u srednjem roku ili dugoročno, u periodu 2020.-2030. godina. Iz tog razloga, detaljnija struktura ovih aktivnosti prezentovana je u Akcionom planu 2020.-2021. godina i Planu dugoročnih aktivnosti</i>							
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.2</b>	<b>Unaprijediti sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine na moru, te bezbjednost lučkih postrojenja i brodova</b>				
2.2.1	Jačanje administrativnih kapaciteta, organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti inspekcije sigurnosti pomorske plovidbe u skladu sa međunarodnim standardima i potrebama	Inspekcija sigurnosti pomorske plovidbe, uz svo angažovanje, u postojećem broju izvršilaca, ne može adekvatno vršiti inspekcijski nadzor na razduenoj crnogorskoj obali, posebno u toku ljetnje turističke	Dovoljan broj zaposlenih inspektora sigurnosti	MSP	Da, zavisno od broja zaposlenih	Budžet	2020.-2024. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	pomorske privrede. Koordinacija sa drugim inspeksijskim organima.	sezona. Iz toga razloga, u cilju efikasnijeg vršenja inspeksijskog nadzora i generalne i specijalne prevencije kod svih subjekata nadzora, neophodno je povećati broj izvršilaca raspoređenih na ovom radnom mjestu. Takođe, neophodno je i vršiti kontinuiranu edukaciju inspektora.	pomorske plovidbe				
2.2.7	Modernizovati službu za traganje i spašavanje na moru po načelu povećanja efikasnosti, unaprijediti interregionalnu saradnju u akcijama traganja i spašavanja sa susjednim zemljama u skladu sa međunarodnim sporazumima	Odjeljenje traganja i spašavanja na moru u UPSUL-u funkcionije kvalitetno i efikasno, ali je potrebno obezbijediti bolje uslove rada čime će se povećati i sama efikasnost u izvođenju operacija traganja i spašavanja na moru. Na bazi bilateralnih sporazuma, saradnja u oblasti traganja i spašavanja sa susjednim zemljama mogla bi biti značajno unaprijeđena i doprinijela bi efikasnosti svih potpisnica u pomenutim operacijama.	Modernizovana služba za traganje i spašavanje na moru  Unaprijeđena interregionalna saradnja sa susjednim zemljama	UPSUL	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	Budžet IPA	2021.-2024. godina
2.2.8	Izrada i održavanje aplikacije za nautičare koja aktivira pozive za pomoć sa mobilnog telefona	Izrađena aplikacija za mobilne telephone koju će moći da koriste svi nautičari kako bi na ovaj način mogli sigurno da plovo crnogorskim vodama. Naime, ova besplatna aplikacija će svojim korisnicima pružiti informacije o svim lukama/vezovima na crnogorskom primorju, vremensku prognozu, osnovna pravila o navigaciji na moru, mogućnost SOS poziva, mrežnu uvezanost sa drugim plovnim objektima koji koriste aplikaciju, GPS praćenje itd. Na ovaj način, doprinijeće se sigurnosti pomorske plovidbe i zaštiti ljudskih života i imovine na moru.	Izrađena i aktivirana aplikacija za nautičare	UPSUL Mobilni operateri u Crnoj Gori	50.000 eura	Budžet	2022. godina
2.2.9	Obezbjediti dosljednu primjenu propisa o bezbjedonosnoj zaštiti lučkih postrojenja i brodova u svim crnogorskim lukama	Propisi koji regulišu pitanja od značaja za bezbjedonosnu zaštitu lučkih postrojenja i brodova su donešeni, ali je neophodno obezbijediti punu usklađenost rada svih luka sa predmetnom regulativom.	Sve crnogorske luke imaju odobren Plan bezbjednosti u skladu sa ISPS kodom	UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020.-2024. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.3</b>	<b>Pojednostavljenje administrativnih procedura</b>				
2.3.1	Uspostavljanje sistema "Nacionalnog jedinstvenog prozora" – "Nacional Single Window" saglasno EU propisima i preporukama Evropske komisije	Uvidjevši da je potrebno tehnološki osavremeniti i pojednostaviti formalnosti najave i prihvata brodova, deklaracije tereta i putnika, odnosno davanja slobodnog saobraćaja u lukama država članica EU, Evropska komisija je EU Direktivom 2010/65/EU uvela obavezu implementaciju sistema Jedinstvenog nacionalnog prozora - „Maritime Single Window“ (MNSW). Očekivani troškovi implementacije su 700.000,00 €, od čega je 15% nacionalna kontribucija. Kofinansiranje je obezbjeđeno kroz IPA II, te u tom smislu u ovom akcionom planu nisu predviđena sredstva. Ovom mjerom se stvaraju uslovi za veću konkurentnost naših luka smanjenjem ukupnog vremena boravka broda u luci, odnosno smanjenjem troškova pomorskog prevoza. Za realizaciju ove mjere, osim Ministarstva saobraćaja i pomorstva i Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, potrebno je angažovanje i drugih organa državne uprave koji imaju nadležnosti prilikom uplovljavanja i isplavljanja brodova u crnogorske luke kao: Ministarstvo unutrašnjih poslova (Uprava policije), Ministarstvo finansija (Uprava carina), Uprava za inspeksijske poslove i dr. Da bi se obezbijedila puna posvećenost nadležnih državnih organa u realizaciji ove mjere i time smanjili rizici koji se odnose na implementaciju mjere i vjerovatnoću da će se oni pojaviti, potrebno je stvoriti zakonski osnov za formiranje međuresorne radne grupe koja će se baviti ovim pitanjima. Realizacija ove aktivnosti uslovljena je prethodnom izradom analize koja će popisati postupke i procedure prilikom uplovljenja i isplavljenja broda i dr. Predložena analiza predviđena je za 2020-2021. godinu, nakon čega će uslijediti implementacija sistema.	Uspostavljen sistem "Nacionalnog jedinstvenog prozora" – "Nacional Single Window"	MSP UPSUL MUP MF Uprava carina Uprava policije Uprava za inspeksijske poslove	n/a	Budžet	2020-2025. godina
2.3.3	Uvođenje Sistema e-manifest po uzoru na analogna rješenja u Evropskoj uniji , uz tehničku podršku EMSA	Polazeći od činjenice da je digitalizacija ključna za poboljšanje integracije pomorskog saobraćaja u multimodalni logistički lanac, Evropska komisija sada radi na uvođenju sistema eManifest kojim želi dodatno pojednostaviti i ujednačiti carinske formalnosti u lukama država članica. Harmonizacija navedenih administrativnih formalnosti smanjuje vrijeme boravka broda u lukama značajno utičući na operativne troškove	Uveden sistem e-manifest	MSP UPSUL	20.000 eura	Budžet	2022.-2024. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
		broda i ima za cilj unaprjeđenje sigurnosti i efikasnosti pomorskog saobraćaja.					
<b>Strateški cilj:</b>	<b>3</b>	<b>Veća uključenost civilnog sektora, a naročito strukovnih nevladinih udruženja, u svim procesima koji prethode donošenju strateških odluka, normativnih akata, predlaganja sistemskih rješenja za prevazilaženje izazova u sektoru pomorske privrede</b>					
<b>Operativni cilj:</b>	<b>3.1</b>	<b>Povećanje medijske zastupljenosti svih aktivnosti pomorske administracije Crne Gore u cilju aktivnog uključivanja civilnog društva u razvojne procese crnogorske pomorske privrede</b>					
<i>Operativni ciljevi i aktivnosti čija je realizacija neophodna za ostvarenje strateškog cilja broj 3, strateški su planirani kao srednjoročni ili kontinuirani, odnosno zahtijevaju punu posvećenost svih nosilaca aktivnosti u srednjem roku ili dugoročno, u periodu 2020.-2030. godina. Iz tog razloga, detaljnija struktura ovih aktivnosti prezentovana je u Planu dugoročnih aktivnosti</i>							
<b>Strateški cilj:</b>	<b>4</b>	<b>Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede</b>					
<b>Operativni cilj:</b>	<b>4.1</b>	<b>Ojačana kadrovska struktura u pomorskoj administraciji i u privatnom sektoru, edukovana i osposobljena da aktivno učestvuje u donošenju odluka i kreiranju razvojnih pravaca u pomorstvu</b>					
4.1.3	Podsticati izradu dokumentarnih filmova o pomorstvu koji bi se emitovali u crnogorskim medijima u cilju širenja znanja o pomorstvu	Aktivnost bi podrazumijevala da odgovarajući dokumenatni filmovi ukažu ne samo na bogatu crnogorsku pomorsku tradiciju, nego i na aktuelne i očekivane tokove u pomorstvu. Takođe, pomorstvo bi trebalo biti na adekvatan način i prikazano kao oblast koja pruža gotovo neograničene mogućnosti i potencijale u korišćenju ovog značajnog resursa, kako bi podstakli i mlade da se orjentišu ka pomorskim obrazovnim disciplinama i pozivu, ali takođe kako bi inicirali nove ideje i u samoj privredi.	Snimljen dokumentarni film o pomorstvu  Emitovan dokumentarni film	MSP	20.000 eura	Budžet	2027-2028. godina
<b>Strateški cilj:</b>	<b>4</b>	<b>Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede</b>					
<b>Operativni cilj:</b>	<b>4.2</b>	<b>Stručno osposobljavanje i cjeloživotno učenje svih činilaca crnogorske pomorske privrede</b>					
4.2.1	Razvijanje akreditovanih programa za stručno osposobljavanje zaposlenih u crnogorskoj pomorskoj privredi uz mogućnost uvođenja sistema poreskih olakšica za one subjekte pomorske privrede koji ulažu u kontinuirano osposobljavanje svog kadra	Evidentno je da nedostaju akreditovani programi za stručno osposobljavanje zaposlenih u crnogorskoj pomorskoj privredi, pa tako često u praksi uočavamo propuste koji su rezultat nedovoljne edukacije. Kako bi se podigao stepen stručne osposobljenosti zaposlenih, predložena je predmetna aktivnost. Kao jedna od stimulativnih mjera prema poslodavcima, koja bi ih podstakla da investiraju u znanje svojih zaposlenih, jeste i uvođenje sistema poreskih olakšica.	Akreditovani program za stručno osposobljavanje zaposlenih u pomorskoj privredi	MSP MP MF	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za	n/a	2020-2024. godina



Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
					realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata		
<b>Strateški cilj:</b>		<b>5</b>	<b>Rast pomorske privrede zasnovan je na principima zelene ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj:</b>		<b>5.1</b>	<b>Stvoriti odgovarajuće pretpostavke u javnom i privatnom pomorskom sektoru za privredni rast zasnovan na principima zelene ekonomije</b>				
5.1.1	Promotivne aktivnosti na podizanju svijesti kod svih činilaca pomorske privrede o benefitima privrednog rasta zasnovanog na načelima zelene ekonomije	Zelena ekonomija se na našim prostorima nije u dovoljnoj mjeri aktualizovala u prethodnom periodu, te je potrebno kod svih činilaca pomorske privrede vršiti stalnu edukaciju kako bi se podigla svijest o njenom značaju i benefitima privrednog rasta zasnovanog na načelima zelene ekonomije.	Plava ekonomija u sinergiji sa zelenom ekonomijom	MSP UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2023. godina
5.1.7	Nabavka opreme za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovnih i drugih objekata	U skladu sa međunarodno preuzetim obavezama, kao i nacionalnim zakonodavstvom, neophodno je nabaviti adekvatnu opremu u cilju saniranja posljedica polucija mora sa plovnih i drugih objekata, kako bi nadležni organi mogli hitno i efikasno da reaguju u slučajevima polucije mora.	Nabavljena oprema za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovnih i drugih objekata	UPSUL	Da	Budžet IPA	2027.-2028. godina

## D.1.7 Plan dugoročnih aktivnosti koje će otpočeti ili biti okončane u periodu dužem od pet godina

## Plan dugoročnih aktivnosti koje će otpočeti ili biti okončane u periodu dužem od pet godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>1</b>	<b>Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>1.1</b>	<b>Postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru</b>				
1.1.2	Rekonstrukcija i modernizacija postojećih lučkih kapaciteta	Rekonstrukcijom i modernizacijom postojećih lučkih kapaciteta biće stvoreni preduslovi za kvalitetnije, efikasnije i savremenije obavljanje lučke djelatnosti, što će u konačnom poboljšati konkurentski položaj crnogorskih luka, te generisati značajnije prihode po osnovu korišćenja lučkog područja i obavljanja lučke djelatnosti.	Potpuna realizacija Investicionog programa za sve Koncesionare, odnosno privredna društva koja po osnovu Ugovora o korišćenju morskog dobra koriste lučko područje i obavljaju lučku djelatnost	-UPSUL -"Luka Bar" AD Bar -"Luka Kotor" AD Kotor -AD "Port of Adria" -MYS (Konzorcijum Adriatic Marinas i Damen Shipyard) -luke koje koriste lučko područje po osnovu ugovornog odnosa sa JPMD	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	Budžet od naknada koje su prihod budžeta a proizilaze iz obavljanja lučke djelatnosti i namijenjene su ulaganjima u lučku infrastrukturu  Privatni sektor kroz modele koncesija ili JPP	2020-2030. godina
1.1.3	Izgradnja novog kontejnerskog terminala u luci Bar koji će pozicionirati luku Bar kao luku od regionalnog značaja	Riječ je o projektu čijom realizacijom bi se na prostoru Luke Bar, na površini od 140 ha i dubine mora u prosjeku od 15 do 25 metara sagradio terminal koji će imati mogućnost da primi brodove preko 22.000 TEU.	Izgrađen novi kontejnerski terminal u luci Bar	-MSP -UPSUL -privatni sektor kroz model privatno-javnog partnerstva	1,6-2,5 milijarde eura	JPP	2021-2030. godina
1.1.5	Razvoj intermodalnosti i pristupačnosti kroz izgradnju i modernizaciju putne i željezničke infrastrukture u cilju bolje saobraćajne povezanosti crnogorskih luka sa zaleđem i rješavanju uskih grla na putnoj infrastrukturi	Iako crnogorske luke, sa aspekta geografskog položaja, posjeduju značajne komparativne prednosti u odnosu na luke Sjevernog Jadrana, jedino izgradnjom i modernizacijom putne i željezničke infrastrukture može se razvijati i koncept intermodalnosti i pristupačnosti.	Rekonstruisana ili novoizgrađena putna infrastruktura	-MSP -UPSUL -Uprava za saobraćaj	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti	-Budžet - JPP i koncesije	2020-2030. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
			-izgrađene obilaznice oko lučkih gradova -rehabilitovana željeznička infrastruktura i intenziviran prevoz kontejnera željeznicom	-Uprava za željeznice -Monteput doo -Željeznička infrastruktura AD -jedinice lokalnih samouprava	precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata		
1.1.9	Konstantno raditi na unaprjeđenju efikasnosti i kvalitetu pružanja primarnih lučkih usluga radi obezbjeđivanja konkurentnosti crnogorskih luka u odnosu na luke regiona	Kvilitetno pružanje lučkih usluga, uz po mogućnosti nultu stopu incidenata i akcidenata, u konačnom doprinosi i većem stepenu konkurentnosti crnogorskih luka.	Unaprijeđena efikasnost i kvalitet primarnih lučkih usluga	UPSUL Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	-JPP i koncesije	2020-2030. godina
1.1.10	Na godišnjem nivou planirati za koje lučke usluge i infratrukturne projekte će biti pokrenut postupak za dodjelu koncesije ili zasnivanja privatno-javnog partnerstva, sve u cilju podsticanja investicija u pomorsku privredu, unaprijeđenja efikasnosti i kvaliteta pružanja lučkih usluga, što će u konačnom doprinijeti konkurentnosti crnogorskih luka	Imajući u vidu da se u lukama pruža značajan broj raznorodnih lučkih usluga, da postoje određene tržišne aspiracije privrede, ali i realne potrebe samih luka i brodara,neophodno je u ovoj oblasti kvalitetnim planiranjem zadovoljiti realne potrebe tržišta, omogućiti poslovanje privrednim subjektima i ostvariti benefite u korist Države od pruženih usluga.	Donijet godišnji plan koji definiše za koje lučke usluge će biti pokrenut postupak za dodjelu koncesije ili koje će lučke usluge biti predmet privatno-javnog partnerstva	UPSUL Privatni sektor	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2030. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
1.1.12	Podstaci izgradnju lučkog LNG terminala	Izgradnjom lučkog LNG terminala osigurale bi se energetske potrebe i povećala sigurnost snabdijevanja putem novog pravca prirodnog gasa za zemlje Centralne i Jugoistočne Evrope.	Otpočeta izgradnja lučkog LNG terminala	MSP UPSUL Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	JPP koncesije	2020-2030. godina
<b>Operativni cilj: 1.2</b>		<b>Povećanje bruto tonaže crnogorske trgovačke mornarice</b>					
1.2.3	Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na jedinstvenom sistemu oporezivanja brodarskih aktivnosti u vidu tonažne takse privući što veći broj brodara koji će svoje brodove upisati u crnogorski upisnik	Neophodno je unaprijediti poresku, odnosno fiskalnu politiku u ovoj oblasti kako bi crnogorski Registar jahti postao konkurentan i kao takav privukao prije svega vlasnike mega jahti koje su namijenjene privrednoj djelatnosti sa svim benefitima koji iz toga proističu.	Povećan broj brodova upisanih u crnogorski upisnik.	MF MSP UPSUL Poreska uprava	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2024-2030. godina
1.2.4	Podsticati finansijski sektor za uključivanje u finansiranje investicionih projekata nabavke brodova	Finansijski sektor u Crnoj Gori još uvijek nije spreman da prihvati obezbjeđenja na brodu, te stoga nije otvoren ni za podršku ovakvim investicionim projektima. Ovakva politika finansijskog sektora značajno limitira ili čak potpuno onemogućava brodarskim društvima da nabave po osnovu sopstvenog kreditnog zaduženja brodove koje bi eksploatisali i čijom eksploatacijom bi omogućili sopstvenu održivost.	Finansijski sektor je podržao investicioni projekat nabavke broda	MSP MF Brodarska društva	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2030. godina
1.2.5	Liberalizacija uslova za upis u crnogorski upisnik pomorskih trgovačkih brodova u pogledu nacionalnosti brodara	Uspostavljanjem otvorenog upisnika značajno bi se povećala atraktivnost crnogorskog upisnika što bi rezultiralo i većim brojem upisanih trgovačkih brodova.	Povećan je broj trgovačkih brodova upisanih u crnogorski upisnik	MSP UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2026-2030. godina
1.3.4	Intenziviranje aktivnosti na promociji crnogorskog Registra jahti aktivnim učešćem administracije na	Adekvatna promocija crnogorskog Registra jahti uz aktivno učešće administracije na referentnim skupovima	Povećan broj jahti upisanih u	MSP UPSUL Privatni sektor	10.000 eura	Budžet	2020-2030. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	nautičkim sajmovima i publikacijama u specijalizovanim časopisima	i prezentovanje potencijala Registra doprinijeće povećanom broju upisa jahti u crnogorski Registar jahti.	crnogorski Registar jahti				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>1.4</b>	<b>Postizanje održivog rasta i konkurentnosti crnogorske pomorske privrede, u kontekstu plave ekonomije, sinergijom i zajedničkim doprinosom svih činilaca pomorske privrede primjenjujući integralni, multisektorski pristup uz koordinirano usaglašavanje prioriteta</b>				
1.4.2	Institucionalna podrška aktivnom učešću članova crnogorskog pomorskog klastera na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima u cilju promocije potencijala crnogorske pomorske privrede i privlačenju stranih investicija u pomorsku privredu	Javni sektor, odnosno pomorska administracija mora preuzeti aktivnu ulogu u ovom procesu i dati odlučnu podršku crnogorskom pomorskom klasteru na svim referentnim događajima, kako bi sinergijom ostvarili maksimalni učinak.	Crnogorski pomorski klaster i pomorska administracija zajednički prezentuju potencijale u sektoru plave ekonomije u Crnoj Gori	MSP	20.000 eura	Budžet	2020-2030. godina
1.4.3	Institucionalna podrška razvijanju sinergija crnogorskog pomorskog klastera sa organizacijama koje imaju za cilj jačanje bilateralne privredne saradnje u oblasti pomorstva, inovacija i naučno-istraživačkih djelatnosti	Javni sektor, odnosno pomorska administracija mora preuzeti aktivnu ulogu u ovom procesu i dati odlučnu podršku crnogorskom pomorskom klasteru u cilju uspostavljanja bilateralne privredne saradnje, kako bi sinergijom ostvarili maksimalni učinak.	Crnogorski pomorski klaster i pomorska administracija zajednički iniciraju bilateralnu saradnju u sektoru plave ekonomije	MSP	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020-2030. godina
1.4.6	Poreskim oslobođenjima i drugim olakšicama podsticati razvoj unutrašnjeg pomorskog saobraćaja upotrebom "eko-brodova"	Duž crnogorske obale neophodno je regulisati pitanja od značaja za kvalitetno i sistemski uređeno obavljanje djelatnosti javnog prevoza putnika u pomorskom saobraćaju. Prevoz putnika bi, posebno u toku ljetnje turističke sezone, bio značajno pojednostavljen i ubrzan, a smanjila bi se i zagušenja putne infrastrukture u primorskoj regiji. Imajući u vidu potrebu za postizanjem održivog rasta, ako i principe plave i zelene ekonomije, potrebno je dodatno podsticati i podržati razvoj ovog vida pomorskog saobraćaja upotrebom ekoloških brodova.	Razvijen unutrašnji pomorski saobraćaj koji se obavlja značajnijom upotrebom ekoloških brodova	MSP MORT JPMD Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	JPP	2020-2030. godina



Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
<b>Operativni cilj:</b>		<b>1.5</b>	<b>Pozicionirati Crnu Goru kao atraktivnu nautičku i krizing destinaciju</b>				
1.5.1	Podsticati investicije u izgradnju novih luka nautičkog turizma i lučkih kapaciteta za remont jahti i mega jahti	Razvoj ponude nautičkog turizma Crne Gore ogleda se u modernizaciji postojećih i izgradnji novih marina. Potencijal razvoja nautičkog turizma ogleda se kroz konstantan rast broja dolazaka stranih plovila u luke nautičkog turizma u Crnoj Gori. U poslednjih deset godina broj dolazaka stranih plovila je povećan za 67,8%. Izgradnjom novih marina biće dodatno obogaćena ponuda nautičkog turizma, što će generisati i nove značajne prihode.	Izgrađena kvalitetna mreža luka nautičkog turizma na crnogorskoj obali.	MSP MORT Privatni sektor	Da, ali u ovom momentu i ovoj fazi zrelosti navedenih projekata nije moguće izvršiti precizniju procjenu finansijskih sredstava potrebnih za realizaciju ove aktivnosti i dostizanje željenog indikatora rezultata	JPP ili koncesije	2020-2030. godina
<b>Strateški cilj:</b>		<b>2</b>	<b>Jačanje kapaciteta pomorske administracije Crne Gore i pojednostavljenje administrativnih procedura</b>				
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.1</b>	<b>Obezbijediti primjenu međunarodnih obaveza Crne Gore kao obalne države, države zastave i države luke</b>				
2.1.2	Aktivno učešće crnogorske pomorske administracije u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO) i drugih tijela Evropske unije i ne samo (EMSA, IALA, IMSO i obavezno informisanje, gdje je primjenjivo, svih relevantnih subjekata u pomorskoj privredi Crne Gore o svim aktivnostima koje su u toku u pomenutim organizacijama	Zapaženo je da je nedovoljna involviranost crnogorske pomorske administracije u radu ključnih međunarodnih organizacija koje kreiraju pomorsku politiku na globalnom nivou. Iz tog razloga, potrebno je obezbijediti značajniju uključenost crnogorske pomorske administracije u ovim organizacijama (tehničke i ekspertske radne grupe) i usvajati znanja koja će biti primijenjena u Crnoj Gori, a potom prenešena činiocima pomorske privrede. Na ovaj način bi se obezbijedila pravovremena informisanost svih učesnika u pomorskoj privredi Crne Gore o svim aktivnostima koje su u toku u pomenutim organizacijama.	Edukovana i stručno osposobljena pomorska administracija	MSP UPSUL	5.000 eura	Budžet	2020-2030. godina
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.2</b>	<b>Unaprijediti sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine na moru, te bezbjednost lučkih postrojenja i brodova</b>				
<i>Aktivnosti čija je realizacija neophodna za ostvarenje operativnog cilja broj 2.2, strateški su planirani kratkoročni ili srednjeročni. Iz tog razloga, detaljnija struktura ovih aktivnosti prezentovana je u Akcionom planu i Planu srednjoročnih aktivnosti</i>							
<b>Operativni cilj:</b>		<b>2.3</b>	<b>Pojednostavljenje administrativnih procedura</b>				
<i>Aktivnosti čija je realizacija neophodna za ostvarenje operativnog cilja broj 2.3, strateški su planirani kratkoročni ili srednjeročni. Iz tog razloga, detaljnija struktura ovih aktivnosti prezentovana je u Akcionom planu i Planu srednjoročnih aktivnosti</i>							

Ref. br.	Aktivnosti	Bliži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>3</b>	<b>Veća uključenost civilnog sektora, a naročito strukovnih nevladinih udruženja, u svim procesima koji prethode donošenju strateških odluka, normativnih akata, predlaganja sistemskih rješenja za prevazilaženje izazova u sektoru pomorske privrede</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>3.1</b>	<b>Povećanje medijske zastupljenosti svih aktivnosti pomorske administracije Crne Gore u cilju aktivnog uključivanja civilnog društva u razvojne procese crnogorske pomorske privrede</b>				
3.1.1	Upućivanje javnog poziva zainteresovanoj javnosti prije otpočinjanja izrade nacrtu zakona, strategija ili programa, da crnogorskoj pomorskoj administraciji već u pripremnoj fazi dostave svoje prijedloge i sugestije	U cilju transparentnosti rada pomorske administracije i aktivnog učešća zainteresovane javnosti u svim važnim procesima koje sprovodi pomorska administracija, predložena je navedena aktivnost.	Zainteresovana javnost dostavlja svoje sugestije pomorskoj administraciji u fazi koja prethodi izradi važnijih akata.	MSP MORT MPRR UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020.-2030. godina
3.1.2	Kontinuirana saradnja sa Privrednom komorom Crne Gore, Savjetom za konkurentnost, Zajednicom opština, poslovnim asocijacijama u procesu u kreiranju sektorskih politika i razvojnih pravaca u sektoru pomorske privrede	U cilju pune involviranosti privrednog sektora u rad pomorske administracije i njihovog aktivnog učešća u svim važnim procesima koje sprovodi pomorska administracija, predložena je navedena aktivnost.	PKCG, SZK, ZOCC aktivno sudjeluju u kreiranju politike u sektoru pomorske privrede i na partnerskoj osnovi sa pomorskom administracijom postižu optimalna rješenja.	MSP	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020.-2030. godina
3.1.3	Intenzivna medijska zastupljenost pomorske administracije u cilju promovisanja sektorske politike kako bi civilni sektor mogao aktivno participirati u relevantnim konsultativnim procesima	Da bi civilni sektor imao mogućnost da se pravovremeno uključi u relevantne procese, neophodno je da prvenstveno bude putem medija prethodno informisan o planiranim i tekućim aktivnostima pomorske administracije.	Civilni sektor je upućen u značajne aktivnosti pomorske administracije i participira u konsultativnim procesima.	MSP UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020.-2030. godina
	<b>Strateški cilj:</b>	<b>4</b>	<b>Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede</b>				
	<b>Operativni cilj:</b>	<b>4.1</b>	<b>Ojačana kadrovska struktura u pomorskoj administraciji i u privatnom sektoru, edukovana i osposobljena da aktivno učestvuje u donošenju odluka i kreiranju razvojnih pravaca u pomorstvu</b>				
4.1.1	Podsticati programe obuke u zemlji i inostranstvu, kako bi kadrovi zaposleni u administraciji i privredi pratili i usvajali trendove na globalnom pomorskom tržištu	Zapaženo je da je nedovoljna involviranost crnogorske pomorske administracije u radu ključnih međunarodnih organizacija koje kreiraju pomorsku politiku na globalnom nivou. Iz tog razloga, potrebno je obezbijediti značajniju uključenost crnogorske pomorske administracije u ovim		MSP UPSUL	10.000 eura godišnje	Budžet	2020.-2030. godina

Ref. br.	Aktivnosti	Blži opis aktivnosti	Indikator rezultata	Nosilac aktivnosti	Potrebna finansijska sredstva	Izvori finansiranja	Vremenska dinamika realizacije
4.1.4	Podsticati organizaciju stručnih i naučnih skupova u cilju razvijanja znanja o plavoj i zelenoj ekonomiji u kontekstu razvoja crnogorskog pomorstva	organizacijama i usvajati znanja koja će biti primijenjena u Crnoj Gori. Kako bi od sektora pomorske privrede Država, ali i svi neposredni činioци ovog sektora na tržištu, ostvarivali pune benefite, neophodno je edukovati što veći krug pojedinaca i institucija o mogućnostima i značaju plave i zelene ekonomije.	Država i privredni sektor ostvaruju značajnije benefite od plave i zelene ekonomije	MSP UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	n/a	2020.-2030. godina
4.1.5	Uspostavljanje inovacionog „haba“ u Baru kojim bi se obezbijedila podrška za realizaciju i komercijalizaciju segmenata preduzetničkih ideja vezanih za pomorstvo.	„Hab“ bi imao višenamjensku službu koja bi funkcionisala kao centralizovana platforma za socijalizaciju kroz poslovne i edukacione interakcije inovatora i eksperata, mladih inovatora i iskusnih preduzetnika. Takve interakcije bi omogućile kontinuiran fokus, uvide i iniciranje startup-ova kao i podršku razvoju postojećih preduzeća od malih, srednjih pa do velikih.	Uspostavljen je inovacioni „hab“	Crnogorski pomorski kluster Opština Bar	50.000 eura	Privatni sektor Opština Bar IPA	2020.-2021. godina
<b>Strateški cilj:</b>		<b>4</b>	<b>Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede</b>				
<b>Operativni cilj:</b>		<b>4.2</b>	<b>Stručno osposobljavanje i cjeloživotno učenje svih činilaca crnogorske pomorske privrede</b>				
<i>Aktivnosti čija je realizacija neophodna za ostvarenje operativnog cilja broj 4.2, strateški su planirani kao srednjeročni. Iz tog razloga, detaljnija struktura ovih aktivnosti prezentovana je u Planu srednjoročnih aktivnosti.</i>							
<b>Strateški cilj:</b>		<b>5</b>	<b>Rast pomorske privrede zasnovan je na principima zelene ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj:</b>		<b>5.1</b>	<b>Stvoriti odgovarajuće pretpostavke u javnom i privatnom pomorskom sektoru za privredni rast zasnovan na principima zelene ekonomije</b>				
5.1.6	Podsticati razvoj novih tehnologija i kontinuirano pratiti i unaprijeđivati znanja, pravila i propise u cilju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodnika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija.	Zapaženo je da je potrebno širiti znanja crnogorske administracije u odnosu na prevenciju zagađenja morske sredine. Iz tog razloga, potrebno je obezbijediti značajniju edukaciju crnogorske pomorske administracije i privrede po pitanju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodnika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija.	Edukovana administracija, građani i privredni sektor	MSP MEK Uprava za ugljovodnike UPSUL	Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva	N/a	2020.-2030. godina

## D.2 Plan sprovođenja monitoringa, izvještavanja i evaluacije Strategije razvoja pomorske privrede

Prilikom definisanja procesa monitoringa, izvještavanja i evaluacije ovog strateškog dokumenta, Projektni tim rukovodio se u potpunosti smjernicama datim u Uredbi o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata. Shodno navedenom, u nastavku je dat detaljan opis svake od ovih veoma važnih faza u procesu implementacije Strategije razvoja pomorske privrede.

### D.2.1 Monitoring

Imajući u vidu da monitoring podrazumijeva proces praćenja sprovođenja strateškog dokumenta koji se primarno odnosi na praćenje sprovođenja konkretnih aktivnosti, rokova, ispunjenosti indikatora definisanih akcionim planom, izvještavanje i evaluaciju, u konkretnom slučaju monitoring će sprovoditi Ministarstvo saobraćaja i pomorstva. U tom procesu, Ministarstvo će od subjekata koji su prepoznati kao nosioci određenih aktivnosti u svrhu realizacije operativnih, odnosno strateških ciljeva, periodično prikupljati relevantne podatke, na osnovu kojih će imati jasnu strukturu realizovanih aktivnosti. Po pribavljanju relevantnih podataka, Direktor za pomorsku privredu kao nadležna organizaciona jedinica Ministarstva saobraćaja i pomorstva, organizovaće konsultativne sastanke sa svim nosiocima zaduženim za realizaciju predviđenih aktivnosti, kao i sa predstavnicima privrednog sektora, strukovnih udruženja i nevladinog sektora, kako bi uz punu involviranost svih zainteresovanih subjekata izveli zajedničke zaključke i došli do predloga mjera koje bi trebalo preduzeti u perspektivi radi postizanja maksimalnog učinka u implementaciji strateškog dokumenta. Već u ovoj fazi, ukoliko se ukaže potreba za intenziviranjem određenih aktivnosti, njihovim redefinisanjem i slično, biće zajednički prepoznate i određene korektivne mjere koje bi trebalo obuhvatiti godišnjim Izvještajem. Ovaj proces će inicirati Direktor za pomorsku privredu najmanje dva puta godišnje, a po potrebi i češće.

Na osnovu ovako analiziranog stepena implementacije Strategije razvoja pomorske privrede, Direktor za pomorsku privredu će obraditi i pripremiti, a Ministarstvo saobraćaja i pomorstva dostaviti Vladi na razmatranje, Godišnji izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja pomorske privrede. Predmetni izvještaj biće, nakon pribavljanja mišljenja Generalnog sekretarijata Vlade, dostavljen Komisiji za ekonomsku politiku i finansijski sistem, a potom Vladi Crne Gore radi razmatranja u decembru svake kalendarske godine za vrijeme cjelokupnog vremenskog okvira Strategije, odnosno 2020-2030. godina. Godišnji izvještaj u svom fokusu imaće rezultate aktivnosti iz prethodne godine. Svaki Godišnji izvještaj biće transparentan, bez oznake stepena povjerljivosti i kao takav objavljen na web stranici Ministarstva saobraćaja i pomorstva i Vlade Crne Gore nakon razmatranja na konkretnoj sjednici Vlade. Takođe, svaki Godišnji izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja pomorske privrede biće dostavljen i Privrednoj komori Crne Gore kao i Savjetu za konkurentnost. Na ovaj način osiguraće se kvalitetan i kritički proces monitoringa, koji će voditi Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, ali u kojem će aktivno učestvovati svi subjekti od kojih zavisi implementacija same Strategije. Takođe, šira društvena zajednica će biti pravovremeno informisana o toku i rezultatima aktivnosti koje proizilaze iz strateškog dokumenta, te će na taj način moći i civilni sektor da participira u strateškim procesima kroz dostavljanje inicijativa, predloga mjera i slično.

Pored Godišnjih izvještaja o sprovođenju Strategije, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva će po isteku vremenskog perioda na koji se Strategija donosi, pripremiti Završni izvještaj o sprovođenju Strategije. Završni izvještaj sadržaće informacije o rezultatima aktivnosti iz prethodne godine, ali će posebno dati detaljan prikaz stepena ispunjenosti operativnih i strateških ciljeva za sveukupan period trajanja strateškog dokumenta. Nakon izrade Završnog izvještaja, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva će predmetni Izvještaj dostaviti Generalnom sekretarijatu Vlade radi dobijanja mišljenja. Nakon dobijanja navedenog mišljenja, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva će Završni izvještaj dostaviti Komisiji za ekonomsku politiku i finansijski sistem na razmatranje, a potom će ga razmatrati i Vlada. Kao i redovni izvještaji, Završni izvještaj biće objavljen na web stranici Ministarstva saobraćaja i pomorstva i Vlade Crne Gore nakon razmatranja na konkretnoj sjednici Vlade. Takođe, Završni izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja pomorske privrede biće dostavljen i Privrednoj komori Crne Gore kao i Savjetu za konkurentnost.

Godišnji izvještaji nakon svake godine sprovođenja i Završni izvještaj o sprovođenju strateškog dokumenta sadržaće analitički prikaz glavnih dostignuća, ali i poteškoća u sprovođenju Strategije i zašto je do njih došlo. Izvještaji će biti u potpunosti strukturirani u skladu sa zahtjevima sadržanim u Uredbi o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata. Na ovaj način, pravovremeno će biti uočena potreba za eventualnim korekcijama strateškog dokumenta, posebno u pogledu planiranih aktivnosti za naredni period, što bi u tom slučaju bilo i naznačeno u ovom izvještaju (u dijelu Preporuke).

Evaluacija Strategije razvoja pomorske privrede biće urađena srednjoročno, odnosno po isteku polovine posmatranog perioda obuhvaćenog strateškim dokumentom (2025. godine) i ex-post, odnosno nakon implementacije strateškog dokumenta. Za potrebe evaluacije, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva angažovaće

spoljne eksperte, nezavisne evaluatore, kako bi na ovaj način bio osiguran potpuno objektivna, nepristrasna proces evaluacije. Srednjoročna evaluaciju Strategije imaće za cilj sveobuhvatniju reviziju i uvid u postignute efekte u srednjem roku, a procjena finansijskog okvira za ovu aktivnost iznosi aproksimativno 15.000 eura. Preciznu finansijsku procjenu za sprovođenje ex-post evaluacije Strategije razvoja pomorske privrede u ovom momentu nije moguće dati, imajući u vidu da će ista biti realizovana tek nakon isteka strateški posmatranog perioda, odnosno nakon 2030. godine, ali procjena je da bi finansijski okvir od opredijeljenih 30.000 eura trebao obezbijediti odgovarajući kvalitet procesa evaluacije. Nalazi ex-post evaluacije biće sastavni dio završnog izvještaja o sprovođenju strateškog dokumenta. Podrazumijeva se, nalazi evaluacije će biti uzeti u potpunosti u obzir prilikom izrade narednog strateškog dokumenta koji će tretirati pitanja od značaja za razvoj pomorske privrede u Crnoj Gori.

#### D.2.2 Finansijska sredstva potrebna za realizaciju aktivnosti predviđenih strateškim dokumentom

U smislu Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, princip ekonomičnosti i racionalnog planiranja podrazumijeva da se prilikom planiranja i izrade strateškog dokumenta vodi računa o stepenu ljudskih, organizacionih, finansijskih i materijalnih resursa koji su na raspolaganju za njegovo sprovođenje, praćenje sprovođenja, izvještavanje i evaluaciju. Shodno navedenom, obrađivač Strategije razvoja pomorske privrede 2020-2030. godina sa pratećim Akcionim planom, poštujući u potpunosti princip ekonomičnosti i racionalnog planiranja, pristupio je definisanju konkretnih aktivnosti u Akcionom planu, čija realizacija treba da doprinese ostvarenju strateških, odnosno operativnih ciljeva.

Akcionni plan za realizaciju predmetnog strateškog dokumenta, a sve u skladu sa članom 2 stav 2 Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, sadrži i procjenu troškova, gdje god je bilo moguće kvantifikovati. U tom kontekstu, aproksimativna procjena troškova za najveći dio aktivnosti prepoznatih Akcionim planom 2020-2021. godina, iznosi okvirno 300.000,00 eura. Međutim, važno je ukazati na činjenicu da u momentu izrade strateškog dokumenta za određene aktivnosti iz Akcionog plana nije bilo moguće definisati procjenu troškova, posebno pri tome imajuću u vidu specifičnosti predmetnih aktivnosti ili zrelost projekata pojedinačno. Za određeni broj aktivnosti biće potrebno pristupiti izradi određenih studija, analiza, nabavke opreme, povećanja broja izvršilaca na određenim radnim mjestima i sl., a ove finansijske implikacije nije moguće u ovom momentu iskazati kroz procjenu troškova.

Takođe, važno je ukazati i na okolnost da Strategija razvoja pomorske privrede predviđa veliki broj infrastrukturnih projekata, za koje u ovom momentu ne postoji odgovarajuća projektna dokumentacija i analiza ekonomske opravdanosti, a koja bi sadržala i konkretnu procjenu finansijskih sredstava potrebnih za njihovu realizaciju. Kako je uglavnom riječ o kapitalno intenzivnim investicionim projektima izuzetno velike vrijednosti, procjena je obrađivača da se nisu stekli uslovi da strateški dokument postavlja finansijski okvir u ovom momentu, tim prije jer je za najveći broj takvih projekata kao potencijalni model finansiranja prepoznato i javno-privatno partnerstvo. Samim tim, vrijednost infrastrukturnih projekata mogla bi u perspektivi značajno da se razlikuje u zavisnosti od samog projekta, kao i od okvira u kom bi bio postavljen investicioni program od strane javnog i privatnog partnera, ali i od finansijske potentnosti potencijalnog privatnog partnera, tržišnih uslova u momentu otpočinjanja izgradnje infrastrukturnih projekata, konkurentnosti naše regije na svjetskom pomorskom tržištu itd. S obzirom na sve iznijeto, obrađivač je cijenio da bi definisanje procjene finansijskih sredstava bez prethodno urađene odgovarajuće dokumentacije bilo proizvoljno te bi u konačnom moglo predstavljati i svojevrsan ograničavajući faktor u odnosu na vrijednosti investicije u momentu kada se otpočne sa postupcima koji će za cilj imati realizaciju konkretnih infrastrukturnih projekata.

I pored navedenog, obrađivač će kroz korektivne mjere, kao i kroz godišnje izvještaje koji su predviđeni ovim strateškim dokumentom, kada god to bude stepen preciznosti podataka dozvoljavao, precizirati i finansijski okvir neophodan za sprovođenje svake aktivnosti ponaosob.



### D.3 Izvori finansiranja

Kako bi strateški i operativni ciljevi bili postignuti u toku implementacije Strategije razvoja pomorske privrede, neophodno je za aktivnosti predviđene Akcionim planom obezbijediti i odgovarajuća finansijska sredstva. S tim u vezi, u okviru ovog poglavlja dat je pregled raspoloživih šema finansiranja i potencijala za finansiranje. Kroz Akcioni plan su i bliže prepoznati potencijalni izvori finansiranja za svaku pojedinačnu aktivnost.

Iako Ministarstvo saobraćaja i pomorstva u procesu planiranja Budžeta svake godine predvidi određena sredstva za aktivnosti koje u konačnom, posredno, doprinose unaprjeđenju stanja u sektoru pomorske privrede, ova sredstva su nedovoljna za značajnije učešće javnog sektora u ovom sektoru. Iz tog razloga, neophodno je finansijska sredstva koja su potrebna za realizaciju značajnih, prije svega infrastrukturnih, projekata obezbijediti i iz drugih izvora finansiranja.

#### D.3.1 Finansijska pomoć u okviru Instrumenta pretpristupne podrške IPA

Instrument pretpristupne podrške (Instrument for Pre-Accession Assistance – IPA) osmišljen je u cilju podrške Evropske unije državama potencijalnim kandidatima i kandidatima u naporima da ispune kriterijume za članstvo u EU. Kroz ovaj Instrument, ostvaruje se sveobuhvatna podrška procesu evropske integracije u oblasti finansijske, tehničke i ekspertske podrške reformama, koje se sprovode u zemlji. Instrument IPA sprovodi se kroz više zasebnih dijelova, odnosno komponenti, od kojih se svaka sprovodi kroz pojedinačne projekte ili druge oblike sprovođenja podrške (zavisno od komponente). Za realizaciju svakog pojedinačnog projekta, pored sredstava opredijeljenih IPA fondom, neophodno je opredijeliti određeni iznos sredstava nacionalnog kofinansiranja, koji se kreće od 10% do 15%, ali u zavisnosti od potreba projekta, može biti i više od propisanog iznosa.

Trenutno je na snazi IPA II okvir za pretpristupnu podršku Evropske unije za period 2014-2020. i ima za cilj sprovođenje reformi u okviru unaprijed definisanih sektora, među kojima su i rast i konkurentnost. Sektorski pristup pruža ciljanu podršku, a istovremeno i sistematičniju upotrebu sektorske budžetske podrške. Indikativni strategijski dokument Crne Gore za IPA 2014-2020 – ISDCG (Indicative Strategy Paper for Montenegro 2014-2020) je ključni dokument koji definiše prioritete na nacionalnom nivou za podršku iz sredstava IPA II. ISDCG predviđa usmjeravanje pretpristupne podrške Crnoj Gori tokom perioda 2014-2020 kroz osam sektora, uključujući i sektor saobraćaja. Osnov za korišćenje sredstava IPA II predstavlja Okvirni sporazum, koji se zaključuje između Komisije i države korisnice IPA II, a njime se definišu principi finansijske saradnje između korisnika i Komisije u okviru ove regulative. Finansijska podrška se, u operativnom smislu, zasniva na potpisivanju Finansijskog sporazuma između Komisije i države korisnice IPA II na jednogodišnjem ili višegodišnjem nivou.

Evropska komisija je 14. juna 2018. godine objavila i svoj prijedlog regulative koja uspostavlja IPA III okvir pretpristupne podrške Evropske unije za period 2021-2027. U odnosu na IPA II perspektivu, očekuje se da će IPA III imati 13% veći budžet (oko 14.5 milijardi eura), ali da će obezbijediti nesmetan kontinuitet sprovođenja postojećeg IPA II okvira, usklađujući prioritete s "Vjerodostojnom perspektivnom proširenja i pojačanim angažovanjem EU na Zapadnom Balkanu" od februara 2018. godine. U centru IPA III okvira će biti programiranje zasnovano na prioritetima i učinku, što će omogućiti bolju evaluaciju sprovođenja aktivnosti u okviru pomenutog instrumenta, ali i veću fleksibilnost u kontekstu podrške potrebama koje kontinuirano evolviraju.

#### D.3.2 Instrument za razvoj i inovacije preduzeća na zapadnom Balkanu (WB EDIF)

**WB EDIF** je inicijativa koju finansira EU, a koja ima za cilj da poveća dostupnost finansijskih sredstava malim i srednjim preduzećima sa sjedištem na zapadnom Balkanu, kao i da pruži podršku razvoju privatnog sektora, kako bi se podržao društveno-ekonomski razvoj i omogućilo pristupanje EU cijeloj regiji. EU je u okviru ovog mehanizma prikupila 145 miliona eura koje će međunarodne finansijske institucije (MFI), korisnici i bilateralni donatori efikasno pretvoriti u preko 300 miliona eura direktnog finansiranja za mala i srednja preduzeća u regiji.

Evropski investicioni fond koordinira i sprovodi ovaj instrument podrške u uskoj saradnji sa vladama zapadnog Balkana, Evropskom komisijom, Evropskom investicionom bankom (EIB) i Evropskom bankom za obnovu i razvoj (EBRD). Međunarodne finansijske institucije, međunarodne organizacije i bilateralni donatori koji su aktivni u regionu, poput Svjetske banke, DEG-a, OECD-a i drugih, saraduju i učestvuju u sprovođenju u cilju razvoja privatnog sektora na zapadnom Balkanu.

### D.3.3 Investicioni okvir zapadnog Balkana (WBIF)

**WBIF** podržava društveno-ekonomski razvoj i pridruživanje zapadnog Balkana Evropskoj uniji kroz finansiranje i tehničku pomoć za strateška ulaganja. Radi se o zajedničkoj inicijativi EU, finansijskih institucija, bilateralnih donatora i vlada zapadnog Balkana. WBIF omogućava finansijska sredstva i pruža tehničku pomoć za strateška ulaganja u sektorima kao što su energetika, životna sredina, socijalna pitanja, saobraćaj i digitalna infrastruktura. Takođe, WBIF pruža podršku inicijativama za razvoj privatnog sektora. U javnim procedurama dodjeljuju se bespovratna sredstva za aktivnosti pripreme infrastrukturnih projekata kao i za dalja ulaganja.

Pozive za dostavljanje projekata raspisuje Upravni odbor WBIF-a. Godišnje se raspisuje dva poziva za tehničku pomoć i samo jedan poziv za podršku za ulaganje. Smjernice se objavljuju za svaki poziv za podnošenje prijedloga i sadrže kriterijume za ispunjavanje uslova, kao i rokove za prijavu. Prijave ocjenjuje WBIF komisija za finansiranje projekata koja odabrane prijave šalje na odobrenje Upravnom odboru. Odobrene grantove nakon toga sprovode timovi za infrastrukturne projekte i/ili same međunarodne finansijske organizacije.

Vežano za WB EDIF i WBIF, treba napomenuti da je u toku unaprjeđenje funkcionisanja cjelokupnog okvira, paralelno s aktivnostima koje se odnose na uspostavljanje IPA III za pretpristupnu podršku EU za period 2021-2027. Novi pristup Evropske komisije podrazumijeva integraciju EDIF-a u postojeću upravljačku strukturu WBIF-a, a planira se da se u narednom periodu, na sličan način, pod okrilje ZIO integrišu i ostali povezani instrumenti kao što su Regionalni program energetske efikasnosti (REEEP), Fond za zeleni rast (GGF) i Evropski fond za Jugoistočnu Evropu (EFSEE).

### D.3.4 Javno-privatna partnerstva

Kreiranjem odgovarajućeg normativno-pravnog okvira kroz novi Zakon o javno-privatnom partnerstvu („Službeni list Crne Gore“, broj 073/19), stvorene su pretpostavke za sistemski kvalitetniji pristup u postupku realizacije infrastrukturnih projekata kroz učešće privatnog sektora. Takođe, donošenje ovog Zakona uslovalo je i donošenje Zakona o lukama, koji će sadržajno inkorporirati nova zakonska rješenja i stvoriti adekvatan investicioni ambijent za unaprjeđenje prije svega lučke infrastrukture i lučkih usluga.

Javno privatno partnerstvo, u smislu ovog zakona, je dugoročni ugovorni odnos između javnog i privatnog partnera, zasnovan na podjeli prava, obaveza i rizika radi izvođenja radova od javnog interesa na javnoj infrastrukturi i objektima i/ili pružanja usluga od javnog interesa.

Nadalje, odredbom člana 13 stav 1 tačka 4 Zakona o javno-privatnom partnerstvu, definisano je da predmet privatno-javnog partnerstva u skladu sa ovim zakonom, mogu biti, pored ostalog, objekti vodnog saobraćaja i luka, u skladu sa zakonom. Stavom 2 istog člana propisano je da je javno-privatno partnerstvo za izgradnju i upravljanje putevima, željezničkim prugama, aerodromima i lukama od strateškog interesa za Crnu Goru.

Novi zakonski okvir će otvoriti i nove mogućnosti za finansiranje značajnih infrastrukturnih projekata, tako da bi u periodu koji je obuhvaćen Strategijom razvoja pomorske privrede zapravo model finansiranja projekata kroz javno-privatna partnerstva trebao biti jedan od dominantnih modela finansiranja.

#### **D.4 Javne konsultacije - mišljenje zainteresovanih strana**

U postupku izrade Nacrta Strategije razvoja pomorske privrede, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je informisalo zainteresovane strane da je proces izrade Nacrta u toku, te iste pozvalo da svoje sugestije i predloge dostave već u ovoj fazi, kako bi bile razmotrene i potencijalno neposredno bile obuhvaćene strateškim dokumentom. U tom smislu, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je dostavilo poziv na saradnju i Privrednoj komori Crne Gore i Savjetu za konkurentnost, kao i privrednim subjektima, poslovnim asocijacijama, strukovnim udruženjima i slično, kako bi zainteresovana javnost bila pravovremeno informisana da je u toku izrada strateškog dokumenta.

Pored provođenja postupka javne rasprave i organizovanja Okruglog stola povodom izrade Strategije razvoja pomorske privrede 2020-2030. godina, javne konsultacije će svakako biti nastavljene i tokom čitavog perioda primjene strateškog dokumenta. Naime, svi nosioci planiranih aktivnosti, predstavnici privrednog sektora, strukovnih udruženja i nevladinog sektora, biće uključeni u konsultativni proces koji će prethoditi pripremi godišnjih i završnih izvještaja o sprovođenju Strategije. Na ovaj način, biće omogućeno zajedničko definisanje zaključaka i predložene mjere u cilju postizanja što je moguće većeg učinka u implementaciji strateškog dokumenta.